

## Bundel van de Gemeenteraad van 8 december 2016

### Agenda documenten

#### agenda raad 08122016(b)

- 1 Agenda vaststellen en inventariseren (B raad)
- 2 Notulen van de openbare vergadering van 10 november 2016  
23e vergadering 10 november 2016, middag en avond PB
- 3 Notulen Vragenuur 17 november 2016  
17 november 2016, vragenuur
- 4 Actuele motie(s)
- 5 Rekenkameronderzoek: 'Hulp bij maatwerk. Een onderzoek naar de hulp bij het huishouden in het kader van de Wmo 2015'

*De bespreking van het Rekenkamerrapport 'Onderzoek naar hulp bij het huishouden' in de commissie is niet de aanleiding om het raadsvoorstel Rekenkameronderzoek 'Onderzoek naar hulp bij het huishouden' te agenderen als B-punt. Het raadsvoorstel is geagendeerd als B-punt, omdat de gerelateerde Commissiebrief verbetering dienstverlening HbH (Hulp bij Huishouden) aanleiding geeft tot het mogelijk indienen van een motie met betrekking tot de inzet van vrijwilligers voor 'Hulp bij Huishouden'.*

20160906 Rapport HULP-BIJ-MAATWERK\_RKUtrecht

20160906 Tabellenboek uitkomsten telefonische enquête Hulp bij het Huishouden DEF

Raadsvoorstel Rekenkameronderzoek Hulp bij maatwerk

rvs getekend raadsvoorstel nr 74

- 5.a Commissiebrief Verbetering dienstverlening Hulp bij het Huishouden en andere Wmo-voorzieningen

*De bespreking van het Rekenkamerrapport 'Onderzoek naar hulp bij het huishouden' in de commissie is niet de aanleiding om het raadsvoorstel Rekenkameronderzoek 'Onderzoek naar hulp bij het huishouden' te agenderen als B-punt. Het raadsvoorstel is geagendeerd als B-punt, omdat de gerelateerde Commissiebrief verbetering dienstverlening HbH (Hulp bij Huishouden) aanleiding geeft tot het mogelijk indienen van een motie met betrekking tot de inzet van vrijwilligers voor 'Hulp bij Huishouden'.*

Commissiebrief verbetering dienstverlening HbH en andere Wmo voorzieningen

Bijlage 1 Plan verbeteringen HbH

Bijlage 2 Track en trace versie beleidsregels Wmo 2016

- 6 Vervolg vernieuwing armoedeaanpak: armoederegelingen vanaf 2017

Voorstel\_6575

Utrecht inclusief deel 2 hoofdverhaal

Verdieping Utrecht Inclusief deel 2

Minima effectrapportage gemeente Utrecht 2016

Eindrapport evaluatie proef levensgebeurtenissen

rvs getekend raadsvoorstel nr 107

- 6.a Raadsbrief beantwoording toezeggingen commissie over vervolg armoedeaanpak

Raadsbrief beantwoording toezeggingen commissie vervolg armoedeaanpak

- 7 Wijziging Algemene Plaatselijke Verordening (APV) ten behoeve van flexibel cameratoezicht

Voorstel\_6606

Raadsbesluit + toelichting wijziging APV (1 december 2016)

Raadsbrief\_Pilot flexibel cameratoezicht

pilot flexibel cameratoezicht 2016 - 2017

rvs getekend raadsbesluit nr 108

- 8 Actualisatie 'Financiële verordening gemeente Utrecht'

Voorstel\_6584

Toelichting actualisatie financiële verordening  
Financiële Verordening gemeente Utrecht  
Financiële Verordening 2017 gemeente Utrecht (december 2016)  
STREKT TER VERVANGING Financiële Verordening gemeente Utrecht  
rvs getekend raadsvoorstel nr 109

- 9 Nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa  
Voorstel\_6711  
Nota WAAVA  
Afschrijvingstabel vaste activa  
rvs getekend raadsbesluit nr 110
- 10 Toekomstvisie Raadsorganen  
rvs Toekomstvisie Raadsorganen  
VO 2016, nr. Verordening fractievergoedingen december 2016  
wat voor raad willen we zijn en welke ondersteuning hoort daarbij
- 11 Vaststelling bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"  
Voorstel\_5107  
NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01-Kader\_08-06-2016  
Bestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk (november 2016)  
Link naar ROPubliceer (november 2016)  
Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-a (november 2016)  
Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-b (november 2016)  
Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-c (november 2016)  
Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-d (november 2016)  
Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-e (november 2016)  
Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-f (november 2016)  
Vaststellingsrapport-Kanaalweg-59-incl-anonieme-zienswijze-g (november 2016)
- 11.a Raadsbrief Water en ruimtelijke kwaliteit  
(bestemmingsplan Kanaalweg 59)  
Raadsbrief Water en ruimtelijke kwaliteit (bestemmingsplan Kanaalweg 59)
- 12 Ruimtelijke Strategie en investeringsstrategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!  
Voorstel\_5973  
Utrecht kiest voor gezonde groei - Ruimtelijke Strategie 2016  
Verslag Co Design Sessie Utrecht groeit Ruimtelijke Strategie Utrecht - 9 maart Oracle  
Verslag Co Design Sessie Utrecht groeit 18 november marktpartijen Cinemec  
Verslag Stadsgesprek Utrecht Groeit d.d. 4 november 2015  
STREKT TER VERVANGING raadsvoorstel Ruimtelijke Strategie 2016  
rvs getekend raadsvoorstel nr 112
- 13 Benoeming leden van de Referendumcommissie  
Voorstel\_6583  
rvs getekend raadsbesluit nr 89b
- 14 Specifieke verklaring van geen bedenkingen en coördinatiebesluit voormalige postkantoor (Neude 11)  
*N.a.v. een memo van wethouder Jansen ivm aanvullende informatie over de onderbouwing van de permanente geheimhouding is dit strekt ter vervanging van het raadsvoorstel.*  
Voorstel\_6579  
Specifieke verklaring van geen bedenkingen postkantoor Neude  
Ruimtelijke afweging voormalig postkantoor Neude  
Ontwerp omgevingsvergunning herontwikkeling postkantoor Neude 11  
Raadsbrief planologische procedure Postkantoor Neude  
STREKT TER VERVANGING raadsvoorstel verklaring geen bedenkingen & coördinatiebesluit voormalige postkantoor (Neude 11)



# Raadsagenda



Gemeente Utrecht

## Strekt ter vervanging

De voorzitter van de gemeenteraad Utrecht roept de gemeenteraad bijeen op donderdag **8 december 2016 van 13.00 uur– 17.00 uur en van 19.30 uur – 23.00 uur** in de Raadzaal van het Stadhuis, Korte Minrebroederstraat 2, ter behandeling van:

\* in memoriam oud wethouder en oud raadslid de heer Sybe Torensma  
(19.30 uur – 20.00 uur)

1. Agenda vaststellen en inventarisatie
2. Notulen van de openbare vergadering van 10 november 2016
3. Notulen van het Vragenuur van 17 november 2016
4. Actuele motie(s)
5. Rekenkameronderzoek: 'Hulp bij maatwerk. Een onderzoek naar de hulp bij het huishouden in het kader van de Wmo 2015'  
(Jaargang 2016, nr. 74)
6. Voorstel inzake het Vervolg vernieuwing armoedeaanpak: armoederegelingen vanaf 2017  
(Jaargang 2016, nr. 107) weth. Everhardt **B**
7. Voorstel inzake de wijziging Algemene Plaatselijke Verordening (APV) ten behoeve van flexibel cameratoezicht  
(Jaargang 2016, nr. 108) burgemeester **B**
8. Voorstel inzake Actualisatie 'Financiële verordening gemeente Utrecht'  
(Jaargang 2016, nr. 109) weth. Kreijkamp **B**
9. Voorstel inzake Nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa  
(Jaargang 2016, nr. 110) weth. Kreijkamp **B**
10. Voorstel inzake Toekomstvisie Raadsorganen  
(Jaargang 2016, nr. 113) voorzitter Presidium mevrouw J. Ferket **B**
11. Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"  
(Jaargang 2016, nr. 111) weth. Jansen **B**
12. Voorstel inzake de Ruimtelijke Strategie en investeringsstrategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!  
(Jaargang 2016, nr. 112) weth. Jansen **B**
13. Benoeming leden van de Referendumcommissie  
(Jaargang 2016, nr. 89)
14. Voorstel inzake Specifieke verklaring van geen bedenkingen en coördinatiebesluit voormalige postkantoor (Neude 11)  
(Jaargang 2016, nr. 105) weth. Jansen **B**

### BENOEMINGEN

Benoeming leden van de Referendumcommissie



**Gemeente Utrecht**

Utrecht, 1 december 2016  
De voorzitter van de gemeenteraad  
voornoemd, mr J.H.C. van Zanen



Gemeente Utrecht

2016

## NOTULEN VERGADERING GEMEENTERAAD UTRECHT

23<sup>e</sup> vergadering – 10 november 2016, middag en avond

Openbare vergadering van de gemeenteraad, gehouden op donderdag 10 november 2016 te 13.00 uur.

Voorzitter: de heer mr. J.H.C. van Zanen, burgemeester; mevrouw J. Ferket, plaatsvervangend voorzitter, gedurende enkele momenten in de vergadering.

Aanwezig zijn de leden: Baş, De Boer, Bollen, Bos, Bouazani, Brussaard, Van Corler, Dibi, Eggermont, Van Eijndhoven, Ferket, Freytag, Van Esch, Van Gemert, Gilissen, Haage, Işik, Kleuver, Knip, Koelmans, Koning, Meijer, Metaal-Froon, Van Ooijen, Oost, Paardekooper, Podt, Post, Rajkowski, De Regt, Te Ronde, Roodenburg, Scally, Van Schie, Schilderman, Schipper, Scholten, Sienot, Tielen, De Vries, Uringa, Verschuure, Van Waveren, Weistra en Zwanenberg.

Tevens zijn aanwezig de wethouders: Diepeveen, Everhardt, Geldof, Van Hooijdonk, Jansen en Kreijkamp.

Griffier: mevrouw mr. M. van Hall, griffier.

### Opening van de vergadering door de voorzitter.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik hoop vanavond de vergadering ergens te kunnen sluiten, maar dan moeten wij ook ergens beginnen. Ik open de vergadering. Het is donderdag 10 november 2016. Het is fijn dat u er allemaal bent, ook de mensen thuis, de mensen die ons volgen via beeld en geluid en op de publieke tribune, de leden van het college en de medewerkers. Vandaag zijn aan de orde het slotdebat over de programmabegroting voor volgend jaar en de Cultuurnota. U hebt gezien dat er spreektijden zijn. Daaraan houdt u zich vanzelfsprekend. U hoeft de spreektijd niet helemaal te gebruiken. Hetzelfde geldt voor de leden van het college.

De D66-fractie zal vandaag trakteren, omdat de partij vijftig jaar jong is. Van harte gefeliciteerd! Er zijn geen berichten van verhindering ingekomen. Iedereen is er, of komt nog.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ik vraag mij af of D66 Sara of Abraham ziet. Misschien kan de heer Verschuure daarover iets zeggen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! In het stadhuis zijn genderneutrale toiletten. Wat mij betreft, mag de heer Gilissen kiezen.

De **VOORZITTER**: Deze vergelijking is geheel aan u. Mijnheer Gilissen, is het antwoord van de heer



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

2

Verschuure bevredigend? Prima!

Agenda vaststellen en inventarisatie.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel voor om alle agendapunten in één keer aan de orde te stellen. Vanavond komen de voorstellen apart in de besluitvorming langs. Ik constateer dat de raad hiermee instemt.

De sprekersvolgorde is: om-en-om oppositie en coalitie, van grote naar kleine fracties.

De agenda wordt daarop z.h.o. ongewijzigd vastgesteld.

Ingekomen stukken.

1. Een ingekomen Burgerinitiatief d.d. 27 oktober 2016 2016, van Milieu Centrum Utrecht, alhier, over Elke dag verdient een Nacht van de Nacht! (16.000821).

Met betrekking tot dit stuk is meegedeeld: Dit burgerinitiatief is aangeboden aan de voorzitter van de gemeenteraad en wordt momenteel getoetst of deze voldoet aan de Verordening. Daarna volgt verdere behandeling.

2. Een ingekomen brief d.d. 28 oktober 2016, van de Provincie Utrecht, alhier, over het Voorontwerp inpassingsplan Kantoren (81 9F1 D3A).

Besloten wordt deze brief in handen te stellen van burgemeester en wethouders, om advies.

Notulen van de openbare vergadering van 27 oktober 2016.

Deze notulen worden z.h.o. ongewijzigd vastgesteld.

Notulen Vragenuur 27 oktober 2016.

Deze notulen worden z.h.o. ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter stelt hierna gelijktijdig aan de orde:

Slotdebat programmabegroting 2015 c.a.

1. Voorstel tot vaststelling van de Programmabegroting 2017 (Jaargang 2016, nr. 101).
2. Voorstel tot vaststelling van de tweede Bestuursrapportage 2016 (Jaargang 2016, nr. 100).
3. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabel 2017 (Jaargang 2016, nr. 89).
4. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van precariobelasting 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabel 2017 (Jaargang 2016, nr. 90).



5. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van afvalstoffenheffing 2017 (Jaargang 2016, nr. 91).
6. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van de brug-, schut- en havengelden 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabellen 2017 (Jaargang 2016, nr. 92).
7. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van hondenbelasting 2017 (Jaargang 2016, nr. 93).
8. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van marktgeden 2017 (Jaargang 2016, nr. 95).
9. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van rioolheffing 2017 (Jaargang 2016, nr. 96).
10. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van rechten begraafplaatsen 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabel 2017 (Jaargang 2016, nr. 98).
11. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de Toeristenbelasting 2017 (Jaargang 2016, nr. 98).
12. Voorstel tot vaststelling van de Nota subsidievoorstellen Cultuurnota 2017-2020 (Jaargang 2016, nr. 99).
13. Begrotingswijziging BBV (Jaargang 2016, nr. 102).

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Het is een rare week. De nieuwe leider van de vrije wereld zal een muur bouwen om vreemdelingen te weren van het grondgebied van de VS, Koerdische vrouwen vallen Raqqa binnen om IS de genadeslag te geven en Utrecht stelt vanavond haar begroting vast. Laten wij er een onvergetelijke dag van maken, waar wij samen echt verschil maken voor de stad. Wij moeten niet bang zijn en er wat moois van maken.

Voordat ik vertel wat de PvdA-fractie wil, begin ik met drie citaten over hoe het nu gaat in onze stad. De eerste is van Micha de Winter, pedagoog, die door het college in de taskforce anti-radicalisering is gevraagd: "In de stad zijn grote scheidslijnen aanwezig: kijk bijvoorbeeld naar de spoorlijn tussen Tuindorp en Overvecht. Aan de ene kant zijn jongens en meisjes die na school thuis huiswerk maken, gamen en worden overhoord door hun ouders. Aan de andere kant zijn jongens en meisjes die veel meer op straat hangen, zich vervelen en waar thuis niet wordt gevraagd naar de schoolprestaties. Contact is het belangrijkste middel tegen haat. De stad is meer en meer aan het segregeren. Aparte scholen, aparte wijken, apart sporten. Contact wordt daarbij steeds minder vanzelfsprekend."

De tweede is van AD-columniste Marieke Dubbelman: "Wie goed verdient, kan goed en goedkoop wonen in deze stad. Wie modaal of minder binnenharkt, mag voor schandalig veel geld in een stapel veredelde zeecontainers naast de skaeve huse wonen. Het zou voor de tweeverdieners in de stad straks toch wel reuze handig zijn als er voor hun kind een kinderdagverblijf mét gekwalificeerde leidsters is. Het verpleeghuis in de buurt kan nu al amper aan personeel komen, omdat de salarissen wonen in deze stad niet mogelijk maken. Blij doen over de stijgende huizenprijzen geeft geen enkele pas als je ziet voor welk enorm probleem Utrecht staat."



En u mag raden van wie de derde afkomstig is: "We maken ons grote zorgen over een toenemende tweedeling in Nederland. Een tweedeling in kansen, in belevingswerelden, in optimisme en pessimisme. De tweedeling tussen groepen in een samenleving die meer en meer langs elkaar heen leven, zonder elkaar te ontmoeten of zich rekenschap van elkaar te geven." Pechtold.

Het is niet alleen de PvdA die keer op keer deze tweedeling aan de kaak stelt. Het zijn de denkers van onze universiteit, de opiniemakers in de krant en dus ook de grootste coalitiepartij in deze stad, zij het dat die laatste ons tot voor kort voor gek uitmaakte, maar sinds Pechtold en de zijnen een verkiezingsprogramma schreven om échte tweedeling tegen te gaan, moet ook D66 Utrecht haar mening bijstellen.

Waar vroeger de klassieke tegenstellingen van arbeid en kapitaal de politieke strijd bepaalden, gaat het nu om de vraag of men wel of niet is aangesloten op de moderne samenleving. Daarmee ontstaat een samenleving waarin groepen tegenover elkaar komen te staan, zoals jong tegenover oud, kansrijk tegenover kansarm en zwarte pietten tegenover witte pietten. Soms keren mensen zich tegen de samenleving. Aan ons de opdracht om aan saamhorigheid te werken.

De PvdA-fractie wil de weg naar een verbonden stad inslaan. Een stad waarin wij niet accepteren dat er wordt gediscrimineerd, waarin wij niet aanvaarden dat mensen geen werk of betaalbare woning hebben, waarin wij niet accepteren dat zorg of onderwijs ontoegankelijk zijn. Mijn vraag aan u allen is: doet u mee? Wij doen hierbij graag een aantal voorstellen dat de stad haar sociale gezicht weer terug kan geven, dat de vorming van parallelle werelden tegengaat en dat Utrechters samen aan een toekomst laat werken. Wij hebben een tegenbegroting opgesteld. Ik dien die hierbij graag in.

#### **"Amendement 44**

##### **Tegengaan van tweedeling, op naar een onverdeelde stad**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017,

Overwegende dat:

- In de begroting van het college de boekhouding op orde is, maar dat hierin veel te weinig wordt ingezet op het bestrijden van de tweedeling en het realiseren van een ongedeelde stad waarin iedereen mee kan doen;
- Dat daarvoor andere keuzes en gerichte investeringen nodig het gebied van werken, zorgen, wonen, samenleven en een sociale stad;

Besluit:

- De ontwerp-Programmabegroting te wijzigen conform de Tegenbegroting 2017 van de PvdA (zie bijlage)."

Amendement 44 is ondertekend door mijzelf.

Zonder dat geld alleen een oorzaak is, zien wij een verschraving van de voorzieningen in de stad, op het gebied van cultuur, zorg en werk voor mensen met een arbeidshandicap. Wij staan bol van de plannen.

Goed werk voor iedereen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Wat ziet mevrouw Haage anders? Wat moeten wij volgens haar anders doen? Ik kom daarop waarschijnlijk dadelijk nog terug. Ik zal eerst op de tegenbegroting van de PvdA-fractie reageren. Voor deze tegenbegroting heb ik waardering, vooral omdat wij die in tegenstelling tot andere jaren vooraf hebben gekregen, zodat wij die hebben kunnen lezen. Wij hebben dat met interesse gedaan.



Wij schrokken echter een beetje van de inhoud. Het zijn kennelijk de Gratis Geldweken bij de PvdA-fractie. De PvdA-fractie maakt in haar tegenbegroting gebruik van allerlei middelen die in de septembercirculaire staan. Ze boekt die in als meevallers, maar houdt geen rekening met mogelijk potentiële risico's die op ons afkomen, zoals de Klijnsma kortingen. Ik ben benieuwd hoe het met het lobbywerk van de PvdA-fractie richting Den Haag is gesteld. De vorige keer dat wij hier waren, zou zij naar Den Haag gaan om met mevrouw Klijnsma te spreken om de kortingen ongedaan te krijgen. Helaas lukt dat nog niet. Het college is nog steeds in een rechtszaak verwickeld.

De PvdA-fractie boekt wel meevallers in, maar geen tegenvallers. Ik ben benieuwd wat de PvdA-minister in Den Haag, Dijsselbloem, van deze tegenbegroting vindt. Hij vindt die niet erg solide, denk ik.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik kan iets positiefs melden. Dit jaar hebben wij van mevrouw Klijnsma 6% erbij gekregen om de uitkeringen te kunnen betalen. De D66-fractie maakt deel uit van een college waarin financiële afspraken zijn gemaakt. De heer Verschuure zegt dat die niet in een tegenbegroting mogen staan. De handtekening van de PvdA-fractie staat niet onder het collegeakkoord, dus ook niet onder de financiële afspraken van de coalitie. Wij maken andere keuzen. De heer Verschuure kan doen alsof ik de wet schend, maar dat is feitelijk onjuist.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik spreek niet over het schenden van de wet, maar misschien wel over de financiële spelregels die wij in de raad hanteren, ook toen de PvdA-fractie nog deel van de coalitie uitmaakte. Ik spreek over de Gratis Geldweken van de PvdA. Dat is het inboeken van de financiële meevallers, maar daarbij niet de potentiële risico's betrekken. De PvdA-fractie overschrijdt het weerstandsvermogen verre. Ze roomt daar geld af. Op die manier legt ze de rekening voor het ontwikkelen van de stad bij komende generaties neer. Dat vinden wij financieel onverantwoordelijk. Daarom noem ik dat de Gratis Geldweken van de PvdA-fractie.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Ik dank de PvdA-fractie voor het aanleveren van de tegenbegroting. Wij konden die inderdaad vóór de vergadering lezen. De heer Verschuure noemt de Gratis Geldweken. Het zijn ook de Onbekend Geldweken. In de tegenbegroting van de PvdA-fractie staat bij nieuwe projecten van de ruimtelijke strategie een post "Hogere ambitie sociale woningbouw", maar zonder bedrag. Ik zie dat als een gat van onbekende grootte. Misschien kan de PvdA-fractie aangeven aan hoeveel geld wij daarbij moeten denken.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik reageer eerst op de heer Verschuure. Wat hij zegt, is feitelijk onjuist. Wij zetten het weerstandsvermogen op 1. Zo staat het in de wet. Daarin staat dat men precies moet anticiperen op de risico's die men loopt. Het college gaat daar wat bovenuit. Het is aan de raad om te bepalen waaraan het geld dat overblijft wordt besteed. Daarom hebben wij daarvoor een voorstel gedaan.

De heer Schipper stelt een vraag over nieuwe projecten van de ruimtelijke strategie. Ik zal daarop reageren als ik bij het hoofdstuk Wonen ben. Het is echter de wethouder van de SP geweest die daarover geen informatie heeft verstrekt. Ik meen dat zowel de SP-fractie als de PvdA-fractie ervan voorstanders zijn dat de stad op de grondpolitiek wat verdient en om het aldus verdiende geld in te zetten voor goede doelen, zoals sociale woningbouw. Ik vind het fijn als de SP-fractie daarbij aan onze zijde staat. Ik zal dadelijk uit de doeken doen welke plannen wij daarvoor in petto hebben.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Mevrouw Haage snapt de financiële spelregels niet goed,



denk ik. Die is de raad overeengekomen. Volgens mij staat daar ook de handtekening van de PvdA-fractie onder. Afsproken is dat jaarlijks alleen een bepaald percentage kan worden afgeroomd. Voor de mensen thuis wordt het debat niet interessant, maar wat de PvdA-fractie daarmee doet, is dat ze de risico's – die wij willen afdekken – overboord zet. Daarmee schuift ze de risico's naar komende perioden. Dat vinden wij financieel onverantwoordelijk. Niet solide.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Dit wordt een beetje een welles-nietes-spelletje, een beetje flauw. Ik voldoe aan de Gemeentewet en aan de normen van Binnenlandse Zaken. Daar zegt men dat men de risicopot, het weerstandsvermogen, op de eerste plaats moet zetten. De gemeenteraad gaat over het afromen ervan, niet het college. De coalitie mag daarover andere afspraken hebben gemaakt, maar de heer Verschuure kan mij niet verwijten dat ik mij niet aan de wet hou en ook niet dat ik geen voorstander ben van het afdekken van risico's. Eén is één, niet minder dan dat. Hetzelfde staat in de tegenbegroting van de PvdA-fractie.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Het gaat ons in de eerste plaats om het weerstandsvermogen. Waar mevrouw Haage echter niet op ingaat, is het feit dat zij de volledige septembercirculaire inboekt. De zogenaamde meevaller neemt zij wel in haar begroting op, maar de potentiële tegenvallers, zoals de Klijnsma-korting, niet. Gebruikelijk is om dat bij de Voorjaarsnota te doen. Dan maken wij een integrale afweging. Dan weten wij wat wij aan mee- en tegenvallers hebben. Mevrouw Haage is echter in de financiële middelen selectief aan het shoppen. Dat is onverantwoordelijk.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Nee, dat is zeker niet zo.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Ik vind wat de heer Verschuure doet een beetje raar. Met de Klijnsma-korting doet ook de gemeente helemaal niets. De heer Verschuure verwijt de pot dat hij zwart ziet, maar zelf is hij de ketel.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Dat is precies wat ik zeg. Dat de pot de ketel iets verwijt, is absoluut niet aan de hand. Wij moeten in de Voorjaarsnota de integrale afweging maken. Dan beschikken wij zowel over meevallers als over tegenvallers. Die strepen wij tegen elkaar weg om vervolgens nieuwe overwegingen te maken. Alleen de meevallers meetellen, is financieel onverantwoordelijk.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! De heer Verschuure ziet goed dat de PvdA-fractie zeer consistent is. Wij hebben inderdaad bij de behandeling van de Voorjaarsnota aangekondigd dat wij het extra geld van het weerstandsvermogen graag willen uitgeven aan dingen die de stad nodig heeft. Dat wij daarin volgens D66 consistent zijn, zie ik als een compliment.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Er is geen sprake van een afspraak als degene met wie de afspraak is gemaakt die niet onderschrijft. Ik moet mevrouw Haage nageven dat de PvdA-fractie de enige raadsfractie is die tegen de nota Weerstandsvermogen heeft gestemd. Iedereen vond het een goed idee, behalve de vijf raadsleden van de PvdA-fractie. Dat is misschien maatgevend.

De PvdA-fractie roemt af en neemt risico's. Het beleid dat ze voorstaat, komt overeen met het geblinddoekt nemen van een scherpe bocht naar links. Dat is gevaarlijk. Wat wil de PvdA-fractie doen als de risico's wél uitkomen, dus wanneer het weerstandsvermogen te laag is en de parkeerreserve en het geld voor economie wél nodig blijken te zijn? Waar komt het geld dan vandaan?



Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Dat zegt de heer Gilissen heel juist. Wij willen het weerstandsvermogen niet onder de 1 hebben, dus niet onder het niveau waarop het risico te hoog wordt. Daarover zijn landelijk afspraken gemaakt. De PvdA-fractie wil daaraan voldoen.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Volgens mij hebben de collega's juist aangegeven dat de PvdA-fractie ook andere risicovolle keuzes maakt door reserves uit te kleden en door geld weg te halen dat is bedoeld voor de versterking van de economie. Ik vraag mevrouw Haage of als de risico's waarvoor het geld nu is bedoeld zich blijven voordoen – dat geld hoort bij zorgvuldig financieel beleid – waar moet het geld dan vandaan komen? Of moeten daarvoor anderen opdraaien?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Sorry, maar dit blijft een herhaling van zetten. Wij willen het weerstandsvermogen niet onder de 1 hebben. Wij hebben daar altijd voor gestaan, ook in eerdere collegeperiodes. Wij hebben in de crisistijd ervoor gezorgd dat het weer op 1 kwam. Daarop kan men de PvdA-fractie afrekenen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik heb nog geen antwoord op mijn vraag gekregen. Waarom boekt de PvdA-fractie wél de meevallers in, maar schuift ze de tegenvallers voor zich uit?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik begrijp niet waar de heer Verschuure op doelt. Wij hebben een prima weerstandsvermogen. Wij hebben een risicoparagraaf. Het is aan de raad om de overige gelden te besteden. Dat is elders zo en ook hier, hoewel het college en de collegepartijen daarover een andere afspraak hebben gemaakt. Ik blijf daarbij.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik constateer dat mevrouw Haage het verschil niet kent tussen meevallers en tegenvallers. Ik heb dat haar al drie keer gevraagd, maar krijg geen antwoord.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! De heer Verschuure krijgt niet het antwoord dat hij wil horen, maar dat is iets anders.

Wij zien dat er behoefte is aan het vervullen van belangrijke publieke functies: conciërges en assistenten op scholen, toezicht in bus en tram, ondersteuning van sport en cultuurverenigingen en het extra schoonhouden van de openbare ruimte. Tegelijkertijd zien wij dat teveel mensen tegen hun zin langdurig aan de kant staan. Daarom willen wij geleidelijk 200 nieuwe banen zien. Enerzijds krijgen wij hiermee mensen uit de bijstand of uit andere uitkeringen en anderzijds investeren wij in schone en veilige buurten.

Wij dienen daarvoor de volgende motie in.

#### **"Motie 179**

##### **Meer banen en leefbaardere wijken**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november ter bespreking van de Programmabegroting 2017

Constaterende dat:

- Er Utrechters zijn die tegen hun zin niet aan het werk komen
- De financiële impulsen als Lokaal Economisch Fonds en Ondernemersfonds tot nu toe onvoldoende banen opleveren voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt;
- Utrecht wijken / buurten kent waar voor een leefbaarder woon en ondernemingsklimaat extra



investering in het schoonhouden van de openbare ruimte wenselijk is;

- Het college voorstelt extra te investeren in de openbare ruimte in Kanaleneiland en Overvecht in 2017, 2018 en 2019 (totaal € 3 min.)

Overwegende dat

- Het werkloosheidspercentage in Utrecht 7,3 % bedraagt;
- Volgens de arbeidsmarktmonitor 2016 de netto baankans voor laagopgeleiden door verdringing vanuit hoger opgeleiden daalt;
- Er banen gecreëerd kunnen worden voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt en tegelijkertijd extra geïnvesteerd wordt in de publieke sector als het schoonhouden van de openbare ruimte;
- Er geen sprake mag zijn van het verdringen van mensen op bestaande banen of mensen die werkzaam zijn in de sociale werkvoorziening;
- Het om banen moet gaan waarvoor tenminste minimumloon wordt betaald;

Verzoekt het college:

- Te verkennen wat de mogelijkheden zijn om bij de beoogde investering in de openbare ruimte in Kanaleneiland en Overvecht extra banen te realiseren en daarbij de mogelijkheden voor additionele banen in de Utrechtse publieke sector.
- De gemeenteraad voor de Voorjaarsnotabehandeling 2017 over de uitkomsten van deze verkenning te berichten."

Motie 179 is ondertekend door mevrouw Bouazani, mevrouw De Boer en mevrouw Van Gemert.

Laten wij, om die werkloosheid terug te dringen, ook investeren in de jeugd. Fijn dat wij daarvoor van de EU geld krijgen. De PvdA-fractie vindt dat wij ook met gemeentelijk geld ervoor moeten zorgen dat geen jongeren aan de kant staan. Het geld moet vooral worden ingezet voor meer stages en leerwerkplekken in het MBO en voor het aanpakken van discriminatie.

#### **"Amendement 45**

##### **Gemeentelijke bijdrage actieplan jeugdwerkloosheid**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van de ontwerp-programmabegroting 2017,

Constaterende dat:

- In de jaren 2013–2016 met financiële steun van EU, Rijk en (regio)gemeente(n) het actieplan jeugdwerkloosheid is uitgevoerd;
- Met dit actieprogramma een flink aantal jongeren is geholpen naar baan, stage, leerwerkplek of scholing;
- Ook het college blijkt een subsidieaanvraag bij de EU vindt dat ook de komende jaren een extra opgave nodig is op het gebied van het voorkómen en bestrijden van jeugdwerkloosheid, met name bij kwetsbare jongeren;
- Het college echter niet van plan is zelf extra middelen in te zetten voor een voortzetting van het actieplan jeugdwerkloosheid;

Overwegende dat:

- De bestrijding van jeugdwerkloosheid zo belangrijk is dat de gemeente, ongeacht de uitkomst van de EU-subsidieaanvraag, hiervoor de komende jaren ook eigen middelen moet inzetten;
- Deze inzet onder andere gericht moet zijn op het beter ondersteunen van kwetsbare jongeren, het realiseren van meer stage- en (BBL-)leerwerkplekken voor MBO-leerlingen en het



aanpakken van discriminatie van niet-westerse jongeren;

- De gemeente de overige gemeenten in de arbeidsmarktregio kan stimuleren eveneens eigen middelen in te zetten;

Besluit:

- Voor een voortzetting van het actieplan jeugdwerkloosheid structureel € 500.000,- vrij te maken op de gemeentelijke begroting;
- Dit te dekken uit de versterking van de afdeling economische zaken van de gemeente (€ 1 miljoen per jaar).
- Het college op te dragen op korte termijn een voorstel te doen voor de invulling van de voortzetting van het actieplan jeugdwerkloosheid."

Amendement 45 is ondertekend door de heer Post.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ik maak uit de bijdrage van mevrouw Haage op dat zij voorstander is van het creëren van meer werkgelegenheid, meer banen in Utrecht. Dat treft, want dat wil de VVD-fractie ook. Ik vraag mij echter af hoe het kan dat de PvdA-fractie voorstelt om de inzet voor meer banen die nu al plaatsvindt terug te brengen door te bezuinigen op het programma Economie. Waarom doet zij dat?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Omdat over de gelden voor het programma Economie een aantal ambtenaren op Economische Zaken gaat. Wij willen juist dat in de markt banen worden gecreëerd en niet alleen bij de gemeente Utrecht.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Dat wil mevrouw Haage niet. Zij dient namelijk een motie in die een voorstel is voor Melkert-banen, namelijk dat de gemeente ervoor moet zorgen dat de mensen de openbare ruimte schoonhouden. De ambtenaren die mevrouw Haage noemt – volgens mij zal zij dadelijk leuke dingen over ambtenaren zeggen – zorgen er namelijk wél voor dat in Utrecht nieuwe bedrijvigheid komt, dat wij in staat zijn om samen met universiteit en hogeschool nieuwe werkgelegenheid te creëren en dat wij toppers naar Utrecht halen om in banen te voorzien. Dat is totaal tegenstrijdig.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik ben dat niet met de heer Gilissen eens. Ik kom dadelijk terug op het Lokaal Economisch Fonds (LEF). Ook daarin willen wij extra banen scheppen. De VVD-fractie heeft daarover een andere mening dan de PvdA-fractie. Wij zien uit het programma Economische Zaken niet zulke banen voortkomen. Wij zullen een motie van de SP-fractie daarover steunen.

Ook mensen met een arbeidshandicap heeft het college aan de kant laten staan. Wij willen dat het participatiebudget voor het creëren van beschutte werkplekken wordt ingezet. Wij dienen daarover het volgende amendement in.

#### **"Amendement 46**

##### **Participatiebudget reserveren voor echt beschermt werk**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van de ontwerp-programmabegroting 2017,

Constateernde dat:

- Het college vanaf de start van de Participatiewet op 1 januari 2015, behoudens 5 plekken voor 60-plussers, weigert beschutte werkplekken te realiseren voor mensen met een arbeidsbeperking die alleen in een beschutte werkomgeving kunnen werken;



- Het Rijk voldoende financiering beschikbaar stelt voor het realiseren van deze beschutte werkplekken via het Participatiebudget (een structureel basisbedrag én een extra bonus gedurende de jaren 2016–2020);
- Het college een eigen invulling heeft willen geven aan het begrip 'beschut werk' via het project OpMaat, waarin (arbeidsmatige) activering wordt aangeboden met behoud van uitkering en het college dit project wil voortzetten en uitbreiden;
- Het college de financiering voor deze uitbreiding haalt uit zowel het Wmo–budget (€ 220.000,--) als het Participatiebudget (€ 120.000,--);
- Het kabinet onlangs een wetsvoorstel naar de Kamer heeft gestuurd waarin gemeenten worden verplicht beschutte werkplekken te realiseren;

Overwegende dat:

- Het bij beschut werk om loonvormende arbeid gaat die moet worden beloond met ten minste het minimumloon;
- Het project OpMaat geen beschut werk behelst, maar arbeidsmatige activering, zoals bedoeld in de Wmo;
- Het daarom niet wenselijk is het Participatiebudget te belasten met de beoogde uitbreiding van dit project;
- Het college er goed aan doet zich voor te bereiden op de verplichting tot het realiseren van beschut werk, zoals omschreven in het wetsvoorstel dat thans in behandeling bij de Tweede Kamer is;"

Het amendement is ondertekend door de heer Post.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Ook de GroenLinks–fractie is voorstander van het betalen van echt beschut werk uit het participatiebudget. Mevrouw Haage stelt voor om OpMaat volledig te betalen uit het Wmo–budget, terwijl dat volgens ons echt een opstap is naar werk, dus meer thuishoort in de participatie- en reïntegratiebudgetten. Hoe ziet de PvdA–fractie dat?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Volgens ons gaat OpMaat over mensen die zeer ver van de arbeidsmarkt af staan en voor wie er geen echte beschutte werkplekken zijn. Daarom past OpMaat beter bij de Wmo.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! OpMaat behelst toch geen arbeidsmatige dagbesteding? Dan is het geen Wmo–budget.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Naar ons idee is dat wél zo. Ik zal daarover met mijn woordvoerder overleggen. Anders kom ik hierop in de tweede termijn terug.

Wij willen in het Lokaal Economisch Fonds graag ruimte zien om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt te bedienen. Wij dienen daarvoor de volgende motie in.

#### **"Motie 180**

##### **Meer banen voor Utrechters met afstand tot de arbeidsmarkt**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016 ter bespreking van de Begroting 2017

Constaterende dat:

- In het raadsvoorstel Lokaal Economisch Fonds (LEF) het volgende vermeld staat: 'Een



aanmerkelijk deel van de beoogde banen, stage- en leerwerkplekken dient geschikt te zijn voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt';

- Van de beoogde banen in het jaar 2015 350 nieuwe banen zijn gerealiseerd, waarvan 5,1% geschikt voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.
- Het college in de recente voortgangsbrief over het LEF heeft aangekondigd zich in de communicatie de komende tijd te richten op sectoren waar men groei verwacht van banen die geschikt zijn voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Overwegende dat:

- In tegenstelling tot het totale aantal banen (minimaal 1750) en stage- en leerwerkplekken (minimaal 500) wordt het aantal banen voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt niet geconcretiseerd;
- Het aantal banen voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt achterblijft.
- Utrechters met een afstand tot de arbeidsmarkt niet van de middelen (1,9 min) uit het Lokaal Economisch Fonds profiteren.
- Het effectiever kan zijn te focussen op de kansrijke sectoren dan op alle sectoren

Verzoekt het college:

- Inzicht te geven in welke sectoren er kansen liggen voor mensen met een kleine dan wel grote afstand tot de arbeidsmarkt, met als doel vanuit het Lokaal Economisch Fonds banen te creëren, en te komen tot concrete acties.
- De raad hierover begin 2017 te informeren en gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Bouazani, mevrouw Uringa en mevrouw Van Gemert.

De reorganisatie van de gemeente is na vijf jaar afgerond. Utrechtse ambtenaren hebben daar hard voor gewerkt en verdienen waardering.

Draai de bezuinigingen op hun secundaire arbeidsvoorwaarden daarom terug, is ons voorstel, om de bezuiniging van € 1,5 miljoen terug te draaien en die structureel te dekken uit de vermindering van externe inhuur.

#### **"Amendement 47**

##### **Geef Utrechtse ambtenaren hun secundaire arbeidsvoorwaarden terug**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van de ontwerp-programmabegroting 2017,

Constaterende dat:

- De bezuiniging op de secundaire arbeidsvoorwaarden ambtenaren financieel hard en onevenredig treft;
- De bezuiniging een achteruitgang betekent van gemiddeld 300-400 euro per medewerker;
- Sommige ambtenaren er 1800-2400 euro op achteruit gaan per jaar;
- De bezuiniging ook een grote groep jongeren (jongerenpool, generatiepact) treft die in de lagere schalen zitten en hier ook fors op achteruit gaan;
- Dit tot onrust, demotivatie en frustratie leidt bij de medewerkers.

Overwegende dat:

- Het college aangeeft dat 5 jaar organisatievernieuwing zijn vruchten heeft afgeworpen;
- Dit een verdienste van heel veel medewerkers is in de gemeentelijke organisatie;
- Het aparte programma organisatievernieuwing in 2016 eindigt en dat de grote stappen zijn



genomen, denk aan het stadskantoor, de reorganisatie en de overplaatsbaren;

- De economie en de arbeidsmarkt weer aantrekt;
- Het financieel veel beter gaat met de gemeente.

Besluit:

- Om de bezuiniging van 1,5 miljoen euro op de secundaire arbeidsvoorwaarden van de Utrechtse ambtenaren terug te draaien;
- Deze structureel te dekken uit vermindering van externe inhuur."

Amendement 47 is ondertekend door mevrouw Dibi.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Ik vraag mij af wanneer de PvdA-fractie tot de conclusie is gekomen dat dit toch wel een erg draconische bezuiniging was. In bij de Voorjaarsnota 2012 is hiertoe besloten. Noch in het verkiezingsprogramma, noch in de twee eerdere tegenbegrotingen van de PvdA-fractie komt het woord "arbeidsvoorwaarden" voor, maar nu aanschouwt dit amendement ineens het levenslicht. Hoe komt dat?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Goed hè? Dat komt omdat de wereld een beetje is veranderd. Het gaat wat beter. Wij zitten wat ruimer in onze jas. Als eerdere bezuinigingen wringen en mensen denken niet te worden gewaardeerd, moet daaraan iets worden gedaan. Als de heer Schipper meedoet, is dat hartstikke fijn.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Als ik de dekking die wordt voorgesteld bekijk, kan ik niet anders dan constateren dat om deze reorganisatie te kunnen betalen – die grotendeels terechtkomt bij de hogere schalen – 13 ambtenaren van de afdeling Economische Zaken moeten worden ontslagen. Dat zegt de PvdA-fractie. De heer Gilissen zei zojuist hetzelfde. Ik interpreteer de post op deze wijze. Enerzijds wordt iets gerepareerd, maar anderzijds gaan de mensen op de keien.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik heb volgens mij zojuist gezegd dat wij dekken uit externe inhuur. Dat is iets anders.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! De heer Schipper heeft helemaal gelijk met zijn uitspraak dat het bijzonder is dat de PvdA-fractie het licht heeft gezien. Ik gun mevrouw Haage dat. Toen dit besluit in 2012 werd genomen, maakte de PvdA-fractie deel uit van het college. Waarom was op dat moment het verminderen van de externe inhuur geen optie? Waarom is deze dekking nu opeens wél een goed idee? Waarom is die nu wél haalbaar?

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Waarom was de dekking vorig jaar of het jaar daarvoor niet in beeld?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik hoor mevrouw Dibi roepen: "Dat hebben wij gedaan!"

Deze dekking was de vorige keer ook haalbaar. Ik kan mij herinneren dat wij in die periode van ongeveer € 100 miljoen naar ongeveer € 50 miljoen externe inhuur gingen. Men haalt daar telkens wat van af. Dat moet een beetje door de organisatie worden geabsorbeerd. Wij zien dat dit al heel lang op gelijk niveau blijft. Ik ken een aantal externen die voor de gemeente wel eens klussen doen waarvan ik denk dat die ruim bemeten zijn en dat die wel een beetje kunnen worden verminderd. Ik wil liever investeren in ambtenaren die al bij de gemeente werken.



De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Omdat mocht blijken dat het college vindt dat de dekking niet haalbaar is omdat de gemeente Utrecht de hoeveelheid externe inhuur al heeft teruggebracht, stelt mevrouw Haage een andere voor.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik zal niet vooruitlopen op de beantwoording van het college. Wat het college zal antwoorden, weet de heer Gilissen waarschijnlijk beter dan ik.

Het succes. Het vroeg signaleren van schulden door buurtteams. De mensen die daarop zijn ingezet, willen wij niet laten bungelen. Wij willen tijdig besluiten dat zij hun goede werk kunnen voortzetten. Daarom dienen wij de volgende motie in.

#### **"Motie 181**

##### **Behoud extra capaciteit buurtteams sociaal en project vroegsignalering bij schulden**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van de ontwerp-programmabegroting 2017,

Constateerend dat:

- Het college in 2016 incidenteel extra capaciteit beschikbaar heeft gesteld (circa 14 fte) voor de buurtteams sociaal;
- Deze extra capaciteit onder andere te maken heeft met de vaak complexe schuldenproblematiek en onder andere wordt gebruikt voor de pilot van de aanpak 'vroegsignalering bij schulden';
- Het college aanvankelijk bij de Voorjaarsnota 2017 zou besluiten over structurele uitbreiding van de capaciteit van de buurtteams;
- Het college het amendement van de PvdA om de extra capaciteit in de eerste helft van 2017 in ieder geval te handhaven (2016 / A23) ontraadde, omdat het daar bij de begroting 2017 op zou terugkomen;
- Het college in de 4<sup>e</sup> voortgangsrapportage Meedoen naar Vermogen (okt. 2016) meldt de capaciteit niet structureel te willen uitbreiden, maar alleen een 'flexibel budget' van maximaal € 800.000,-- beschikbaar te stellen voor 2017 en 2018 uit het Wmo-budget;
- Wethouder Everhardt tijdens de commissiebespreking van de Begroting 2017 niet kon bevestigen dat het project vroegsignalering bij schulden in 2017 zou worden uitgebreid naar de hele stad, zoals aanvankelijk de bedoeling was;

Overwegende dat:

- Niet zeker is of de in 2016 ingezette extra capaciteit voor de buurtteams sociaal tenminste beschikbaar blijft de komende jaren en of het project vroegsignalering bij schulden kan worden uitgebreid naar de hele stad;
- De aanpak 'vroegsignalering bij schulden' een goede methode is om schulden bij de bron te bestrijden;
- Financiering van de extra capaciteit uit de Wmo alleen acceptabel is als dit niet ten koste gaat van de benodigde zorg en ondersteuning;

Draagt het college op:

- In de jaren 2017 en 2018 (en indien nodig ook in de jaren daarna) tenminste de in 2016 beschikbaar gestelde extra capaciteit van de buurtteams sociaal te handhaven;
- Hiermee in ieder geval te zorgen voor een uitbreiding van het project 'vroegsignalering bij schulden' naar de hele stad met ingang van 2017;
- Indien het Wmo-budget niet toereikend is voor de financiering van de extra capaciteit, hiervoor



- een beroep te doen op het Decentralisatiefonds;
- De raad uiterlijk bij Voorjaarsnota 2017 te informeren over de inzet van de extra capaciteit en de stand van zaken van het project 'vroegsignalering bij schulden' en gaat over tot derde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Post.

Op andere initiatieven om armoede in de stad aan te pakken, komen wij graag bij de evaluatie van het collegebeleid terug. Reken er maar alvast op dat wij daarvan wat vinden. In de tegenbegroting nemen wij € 1 miljoen op om armoede en schulden te bestrijden.

Ook in het onderwijs zien wij tweedeling, zoals pedagoog De Winter al zei. De dominante visie op onderwijs is onder aanvoering van de liberale fracties VVD en D66 verschoven van "gelijke kansen" naar keuzevrijheid. Het college doet niets tegen tweedeling in het onderwijs. Wij konden wel tien dingen bedenken om dat onderwerp op te pakken. Ik noem er drie: de afspraken voor vaste aanmeldmomenten op basisscholen nakomen, schooladviezen beter met elkaar vergelijken en verbeteren zodat die niet te laag zijn en huiswerkbegeleiding voor kinderen uit arme gezinnen. Mede namens ons dient de GroenLinks-fractie hierover dadelijk een motie in. Wethouder, duik daar niet voor weg.

Toegankelijke zorg. Wat kostte dat veel kopzorgen. Nadat ouderen en mensen met een beperking hun recht haalden, lijkt het erop dat het college meebeweegt bij het aanpassen van de thuiszorg en de verstrekkingen Wmo. Het geld dat is bestemd voor zorg voor ouderen, gehandicapten en mantelzorgers moet echt op die plekken terechtkomen. De mantelzorgers hebben het zwaar. Eén op de zeven mantelzorgers is overbelast. Dat hoorden wij vandaag op de dag van de mantelzorg. In Leeuwarden hebben wij een initiatief gezien dat de mantelzorgers steunt. Wij dienen daarover de volgende motie in.

### **"Motie 182**

#### **Steun voor Mantelzorgers**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november voor de bespreking van de begroting 2017, Constaterende dat,

- Volgens het CBS een op de zeven mantelzorgers aangeeft de zorg voor familie of bekenden zwaar of zeer zwaar belastend te vinden, of zelfs overbelastend;
- Deze groep geeft op gemiddeld 28 uur per week aan mantelzorg te doen, tegenover de 8 uur van de overige mantelzorgers;
- In 2015 bijna 15 procent van de Nederlanders van 16 jaar of ouder mantelzorg gaf;

Overwegende dat,

- Ondersteuning van mantelzorgers, zogenaamde 'respijtzorg' in de wijk succesvol is in andere steden. Waarbij de mantelzorger de gelegenheid krijgt om op adem te komen en meer aan het maatschappelijk leven deel te nemen, sociale contacten aan te gaan en lotgenoten te ontmoeten;
- Gedacht zou kunnen worden aan de (uiteindelijke) beschikbaarheid van 1 respijtapartement per buurtteam-gebied, dus 18 in de hele gemeente, uiteraard afhankelijk van de aanwezigheid van een geschikte locatie (woonzorgcentrum);

Verzoekt het college:

- Komende maanden te onderzoeken waar in Utrecht deze respijtapartementen een plek kunnen krijgen en
- Hierop bij de voorjaarsnota 2017 terug te komen,

En gaat over tot de orde van de dag."



De motie is ondertekend door mevrouw De Regt en mijzelf.

Een klein punt heeft soms irritante gevolgen. Utrechters met een lichamelijke beperking kunnen hun Kliko of vuilniszak niet altijd naar de afleverlocatie brengen. Wij dienen daarover de volgende motie in.

### **"Motie 183**

#### **Bij het nieuwe inzamelen maatwerk voor mensen met beperkingen**

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 10 november 2016, ter behandeling van de programmabegroting 2017.

Constaterende dat:

- de uitrol van het nieuwe inzamelen in de stad gaande is
- er veel klachten zijn over de uitvoering van het nieuwe inzamelen; ook in Vogelenbuurt
- het college grote waarde hecht aan het gescheiden inzamelen van huishoudelijke afval en ervan uitgaat dat iedereen eraan mee doet
- er agenda 22 in Utrecht is

Overwegende dat:

- er in de stad veel (oudere) bewoners zijn die door hun lichamelijke beperkingen kliko's of hun huishoudelijk afval niet naar afleverlocaties kunnen brengen.
- er in het beleid geen rekening is gehouden met oudere mensen en met mensen die beperkingen hebben
- deze bewoners niet van de burens of andere personen afhankelijk willen en hoeven zijn

Draagt het college op:

- om in de gebieden waar het nieuwe inzamelen uitgerold is of wordt, een goede inventarisatie te maken van de klachten van mensen met lichamelijke beperkingen
- om op basis hiervan na te gaan of en wat nodig is om de werkwijze aan te passen
- om de raad over de voortgang hieromtrent te informeren.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Işik, mevrouw Van Esch, de heer Van Waveren, de heer Oost, mevrouw Uringa en mevrouw Bollen.

De Jeugdzorg is door de decentralisaties onder de verantwoordelijkheid van de gemeente komen te vallen. Er blijft behoefte aan de kinderombudsman. Daarover dienen wij het volgende amendement in.

### **"Amendement 48**

#### **Kinderombudsman hard nodig in Utrecht!**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van de ontwerp-programmabegroting 2017,

Constaterende dat:

- Utrecht vanaf 2015 de verantwoordelijkheid over onder meer jeugdzorg heeft en deze decentralisatie veel veranderingen met zich meebrengt;
- Het college vindt dat Utrecht zich meer moet profileren als kinderrechtenstad;
- Utrecht al het predikaat mensenrechtenstad heeft en inmiddels ook de jongste stad van Nederland is, aangezien steeds meer gezinnen in de stad wonen.
- De landelijke kinderombudsman onlangs (na eigen onderzoek) geconcludeerd heeft dat kinderen in de jeugdzorg te vaak geen passende zorg krijgen of niet op tijd de zorg krijgen die zij nodig hebben.



Overwegende dat:

- Een kinderombudsman die handelt vanuit het perspectief van het kind en in de gaten houdt of de belangen van het Utrechtse kind goed genoeg behartigd worden zeer wenselijk is;
- Nog de kindertelefoon, nog de landelijke Ombudsman in deze behoefte voorziet;
- Een kinderombudsman een belangrijke rol kan spelen in het in kaart brengen van de problemen in de jeugdhulp om zo tot een beter aanbod te komen voor kinderen en hun ouders.

Besluit:

- Een kinderombudsman of -functie in te stellen per januari 2017 in Utrecht die de belangen en klachten van Utrechtse kinderen en hun ouders behartigt en behandelt;
- De kosten (100.000 euro per jaar) structureel te dekken uit het budget voor Utrecht Marketing; het college op te dragen de raad over de uitvoering hiervan te informeren."

Het amendement is ondertekend door mevrouw Dibi.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik begrijp de dekking van het amendement niet goed. Zojuist heeft mevrouw Haage een pleidooi gehouden voor meer banen in Utrecht, ook meer banen aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Dat is een ambitie die wij erg delen. Eén van de taakstellingen waar Utrecht marketing goed in is, is het ervoor zorgen dat toerisme in Utrecht verbetert. Waar zijn de banen aan de onderkant van de arbeidsmarkt? Juist in de horeca en het toerisme. Mevrouw Haage heeft zojuist een heel verhaal gehouden over het vermeende feit dat alles in Utrecht slecht gaat, zelfs aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Hiermee schrapt zij sowieso een heleboel toeristische doelstellingen en banen. Dat is erg jammer.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! De twee organisaties voor Utrechtse marketing gaan samen. Wij zijn daarover enthousiast. Daardoor kunnen ze goedkoper werken. Wij zien echter dat het college daar tonnen bij stopt. Wij denken niet dat dit per se nodig is.

Goed wonen lijkt in Utrecht niet voor iedereen te zijn weggelegd. De volkshuisvesting is aan een verbouwing toe, met minder invloed van de markt en meer van bewoners. Met ingang van volgend jaar stopt het college met de krachtwijkenaanpak. De PvdA-fractie wil blijven investeren in buurten, net als in de versnelling in Overvecht, waarbij de buurten met de meeste problemen extra aandacht krijgen. De wijkaanpak vergt een lange adem en doorzettingsvermogen. Wij reserveren daarvoor structureel € 1 miljoen. Leegstand van winkels draagt niet bij aan de leefbaarheid van de buurt. Wij vragen om de toezegging dat bij een langdurige leegstand van boven de 10% met vastgoedeigenaren en winkeliers in overleg te treden om samen de leegstand actief te bestrijden. Eventueel dienen wij daarover samen met de CDA-fractie een motie in.

Er moet iets worden gedaan aan de toegenomen overlast van jongeren in wijken als Lombok Oost en Overkapel. Het college zet vooral in op repressie. De PvdA-fractie vindt dat ten behoeve van de veiligheid ook preventie nodig is. Met meer inzet op jongerenwerk kan de overlast worden teruggedrongen en toekomstige overlast worden voorkomen. Graag kregen wij dit toegezegd. Wij hebben hierover een motie achter de hand.

Dat wij een SP-wethouder Wonen hebben, zien wij in de stad maar matig terug. Is middeldure huur nog wel betaalbaar? Een tweekamerappartement voor € 1.200,00 in Transwijk en een studio voor ruim € 900,00 in Zijdebalen doen natuurlijk niks voor de betaalbaarheid van goede woonruimte in de stad. Wij steunen een motie van de CDA-fractie hierover.

Er wordt op een aantal plekken in de stad gebouwd en voor andere delen van de stad worden plannen ontwikkeld, onder andere voor de Merwedekanaalzone, het Nieuwe Centrum en Leidsche Rijn. Het aandeel sociale woningen is daarbij veel te laag, namelijk 0%, 0% en 24,6%. De PvdA-fractie wil met actief



grondbeleid meer sociale woningbouw mogelijk maken. De wethouder Jansen weigert ons informatie te geven over plekken die in de stad waar nog sociale woningbouw mogelijk is. Hij stuurt de raad het bos in met een rapport waarin niets staat. Ik vind dat jammer. Wij willen graag een plan presenteren over de hoeveelheid sociale woningbouw die nog mogelijk is. Nu hebben wij hiervoor meer tijd nodig en presenteren het genoemde plan bij de behandeling van de Voorjaarsnota.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Volgens mij is vorig jaar een motie aangenomen met de titel "Locaties voor sociale woningbouw". Sindsdien komen bij alle plannen die voorbij komen – behalve één, de Wilhelminawerf, maar daarover zullen wij binnenkort spreken – komt een aantal sociale woningen terug ook op het Smakkelaarsveld. Ik begrijp niet waar de PvdA-fractie haar bewering vandaan haalt. Ik constateer ook dat behalve de politieke wil die vorige keer werd gesuggereerd er geen plan is over de hoeveelheid geld die de PvdA-fractie ervoor wil inzetten. Als wij dat weten, kunnen wij bekijken waar wij dat moeten halen.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Als de politieke wil er bij de wethouder is, kunnen wij samen tot een plan komen. Ik ben het niet met de SP-fractie eens. Het is jammer dat die zich niet laat vastpinnen op echte aantallen. Boter bij de vis. Wij willen weten hoeveel sociale woningen er komen en hoeveel procent van de plannen sociale woningbouw betreft. Ik vind het jammer dat de SP-fractie en wij niet méér samen kunnen optrekken. Wij zijn enthousiast over het feit dat vorige week voor het eerst in drie jaar een motie is aangenomen voor meer sociale woningbouw. Wij moeten echter zeer omzichtige formuleringen kiezen. Er mag absoluut geen percentage worden genoemd, want dan slaan de stoppen door.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Het is mooi. Wij kunnen uit exacte aantallen constateren hoeveel sociale huur de afgelopen 10 jaar er is afgegaan. Wij kunnen constateren wat de oorzaak ervan is dat er veel afbraak is en veel dure sociale huur. Daaraan hebben mevrouw Haage en ik geen schuld, maar wél de minister van dezelfde bloedgroep die de plannen voor de verhuurderheffing en dergelijke heeft gesteund.

Ik wil graag samen een plan maken. Er is een groot tekort aan sociale huurwoningen. Wij kunnen echter geen ijzer met handen breken. Ik hoopte dat de PvdA-fractie kon leveren wat daarvoor nodig is.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Wij maken het komende halfjaar de plannen graag af. Ik nodig de heer Schipper van harte uit om samen met ons op te trekken.

Cultuur hoort niet alleen thuis in grote paleizen, maar ook in buurthuizen en op straat. Met de voorstellen van het college dreigt het culturaanbod te vreschralen. Een van de redenen hiervoor is dat het cultuurbudget niet meegroeit met de groei van de stad.

De wethouder zegt dat hij bij de behandeling van de Voorjaarsnota hierop terugkomt. Dat geldt trouwens niet alleen voor cultuur. Het college schuift wel meer voor zich uit.

De PvdA heeft inzake cultuur een vijftal wensen:

1. Veranker diversiteit in de Utrechtse cultuur. Wij zijn benieuwd naar de brief van het college hierover.
2. Wij willen ervoor zorgen dat het mooie podium aan de Pauwstraat, voorheen RASA, openblijft. Wij zijn blij met de toezegging van het college en zien uit naar de plannen.
3. Zet het budget voor de culturele voorziening in Leidsche Rijn volledig in voor cultuur in Leidsche Rijn totdat de beloofde nieuwe voorziening er is. Graag kregen wij hierop een reactie.
4. Daarnaast wil de PvdA-fractie nu een oplossing zien voor de instellingen met een positief advies van de commissie die uiteindelijk toch geen geld krijgen (de 'club van 7'). Wij moeten dit niet doorschuiven naar de Voorjaarsnota. Daarom dienen wij samen met de fracties van ChristenUnie en PvdD hierover een amendement in.
5. Ga snel met de betrokkenen in gesprek over een oplossing voor Museum Oud Amelisweerd.



#### **"Amendement 49**

##### **Regel nu meerjarige subsidie voor 'de club van 7'**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van het raadsvoorstel Nota Subsidievoorstellen Cultuurnota 2017-2020 (agendapunt 15),

Constateerend dat:

- De adviescommissie Cultuurnota 2017-2020 zeven aanvragen subsidiabel heeft geacht die vanwege de uitputting van het beschikbare budget niet gehonoreerd konden worden;
- Stichting Cultuurpromotie Utrecht ons heeft laten weten geen nieuwe aanvraag voor Utrecht in
- Residenties in te dienen gelet op het door de commissie geadviseerde bedrag;
- Het college voor stelt New Dutch Connections wel meerjarige subsidie te vertrekken, maar niet voor het gehele bedrag;
- Het college voor stelt de overige instellingen slechts incidenteel te ondersteunen in 2017;
- Met deze incidentele ondersteuning vrijwel het gehele incidentele budget in 2017 wordt opgemaakt;

Overwegende dat:

- De betreffende culturele instellingen in hun diversiteit een mooie dwarsdoorsnede vormen van het culturele leven in Utrecht;
- Deze instellingen bij het ontbreken van meerjarige subsidie ofwel zullen verdwijnen ofwel hun activiteiten aanzienlijk zullen moeten terugschroeven;
- Niet valt in te zien waarom deze subsidiabele aanvragen anders moeten worden behandeld dan de overige subsidiabele aanvragen;
- Het ondersteunen van deze aanvragen uit het incidenteel budget niet in lijn is met de doelstellingen van dat budget;

Besluit:

- Aan het eerste beslispunt een passage toe te voegen die luidt:
- met dien verstande dat aan de volgende subsidieaanvragers, in plaats van incidentele ondersteuning uit het flexibel budget voor 2017, een meerjarige subsidie voor 2017-2020 wordt toegekend:

1. Cie Wordt Vervolgd / Metaalkathedraal € 100.000,--
2. Nederlands Volksbuurtmuseum € 120.000,--
3. De Coöperatie € 151.500,--
4. Stuim (Schweigman&) € 80.800,--
5. Insomnio € 101.000,--
6. New Dutch Connections € 9.000,--

Totaal € 572.300,--

- Het verstrekken van deze meerjarige subsidies als volgt te dekken:

1. Budget culturele voorziening Leidsche Rijn Centrum: € 100.000,-- (Metaalkathedraal)
2. Extra budget programmering TivoliVredenburg € 200.000,--
3. Budget Utrecht Marketing € 272.300,--

Totaal € 572.300,--."

Het amendement is ondertekend door de heer Post, de heer Van Ooijen en mevrouw Van Esch.

Wij steunen de motie van de D66-fractie over Oud Amelisweerd om snel met de betrokkenen te spreken over een oplossing.

In 2016 moeten nog ruim nog 400 statushouders worden gehuisvest. In het huidige tempo haalt



Utrecht dat niet. Hoe sneller huisvesting wordt gerealiseerd, hoe sneller wij de extra middelen van het Rijk krijgen. Dat geld willen wij inzetten voor de integratie en participatie van statushouders. Hoe eerder wij daar werk van maken, hoe groter de kans is dat het succesvol zal zijn. Graag kregen wij hierop een reactie van het college.

"Utrecht maken we samen" is de slogan die het college al jaren voert. Ook de PvdA-fractie maakt zich hard voor samenleven. Nog te veel zien wij dat burgers en andere initiatiefnemers in de stad geen medewerking krijgen. Men komt op een stadsgesprek, maar wordt niet gehoord. Men adviseert de wijkraad, maar krijgt daarop van het college geen reactie. Wij hebben daarvan meer dan twintig voorbeelden die wij voegen bij motie 184.

### **"Motie 184**

#### **Participeren doen we samen**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van de ontwerp-programmabegroting 2017,

Constateerend dat:

- Een van de speerpunten van het college is om Utrecht samen te maken;
- Het college in samenspraak met inwoners, ondernemers en instellingen plannen wil maken;
- Bewoners (groepen), organisaties en ondernemers wel gehoord worden maar er geen opvolging gegeven wordt aan hun inbreng;
- Bij 25 projecten de participatie niet goed is gegaan en bewoners (groepen) e.a. middels brieven dit ook kenbaar hebben gemaakt aan het college;
- Deze gang van zaken tot teleurstelling en boosheid leidt bij bewoners, organisaties en ondernemers.

Overwegende dat:

- Dat goede participatie belangrijk is om draagvlak te creëren vóór plannen;
- Mensen heel graag meedenken, maar wel resultaat willen zien van hun inbreng.

Draagt het college op:

- Om bij een project waarbij het college bewoners (groepen), organisaties of ondernemers e.a. wil betrekken, voorafgaand, het participatietraject duidelijk te zijn over waar zij wel en geen invloed op kunnen uitoefenen;
- Om bij projecten waarbij participatie volgens bewoners (groepen) e.a. niet goed is gegaan hier alsnog actie op te ondernemen met als doel te leren van de situatie;
- De gemeenteraad hierover te informeren.

en gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Dibi.

Bij motie 184 hoort de volgende lijst.

#### **"Lijst van projecten waarbij participatie mislukt is.**

'Utrecht maken we samen', een mooie ambitie van dit college van D66, VVD, GroenLinks en SP. Uit het collegeprogramma: 'Wij maken plannen in samenspraak met inwoners, ondernemers en instellingen. Voordat plannen worden gemaakt, verkennen we eerst of ze nodig zijn, of er draagvlak voor is en wat de ideeën erover zijn in de stad.'

Maar helaas hebben we teveel voorbeelden waar dit misloopt. Bewoners en ondernemers worden wel gehoord, maar er wordt geen opvolging gegeven aan hun inbreng. Het blijft bij praten. Veel bewoners zijn hierover boos en hebben hier ook brieven over gestuurd.

- Klinkers Leidseweg



- Ontwikkelgroep Lombok Centraal (2<sup>de</sup> fase stationsgebied)
- Visie 'a Healthy Urban boost' (2<sup>de</sup> fase stationsgebied)
- Verkeers(veiligheids)projecten in m.n. Leidsche Rijn en Vleuten De Meern, o.a. busbaan Vleuterweide
- Knijp Monicabrug
- Parkeren/blauwe zone Woonboulevard
- Aansluiting Dorpsstraat/Verlengde Parkweg (Vleuten)
- Gevaarlijke verkeerssituaties in Leidsche Rijn
- Rotonde Parkwijk
- Busbanen Parkwijk, De Meern, Vleuterwijde
- Kruispunt Rijnkennemerlaan
- Bushalte Musicallaan
- Muziekplein in Leidsche Rijn (ivm tijdelijke AH)
- Geluidsoverlast/evenementen in Castellum Hoge Woerd
- Herontwikkeling Tweede Daalsedijk
- Cultuur in Leidsche Rijn
- Van Zijstweg
- Stadsgesprek Ruimtelijke strategie Utrecht
- Queekhovenplein
- Toppelzone De Baan
- Bomen Cremerstraat en Europaweg
- Dagopvang Catharijnehuis
- Noodopvang asielzoekers Overvecht (ea)."

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik ben erg blij, want ik lees tussen de regels door dat participatie ook bij de PvdA-fractie hoog in het vaandel staat. Dat is na twee jaar oppositie iets dat wij erg fijn vinden. Helaas gaat het niet altijd goed. Daar heeft mevrouw Haage gelijk in. Dat vinden ook wij erg vervelend. Het liefst willen wij dat elk proces van participatie leidt tot een uitkomst waarmee iedereen blij is. Helaas is dat in praktijk niet hetzelfde. Niet iedereen krijgt zijn of haar zin. Het is een beetje flauw om een lijstje te maken van participatieprojecten waar niet iedereen blij van is geworden. Ik kan er een lijst naast leggen waarvan iedereen wél blij is geworden, maar als participatie is geslaagd, hoort men daarover nooit iemand.

Wij zijn erg blij dat ook de PvdA-fractie "Utrecht maken we samen" omarmt. Wij zien uit naar een verdere samenwerking op het gebied van participatie.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! "Nee" is inderdaad ook een antwoord. De frustratie van veel participanten is dat zij helemaal niets terughoren. Ik ben het helemaal met de heer Verschuure eens dat participeren niet betekent het iedereen naar de zin maken. Dan wordt men of populistisch of kloppen er dingen niet. Waar ik soms van baal, is dat de D66-fractie telkens zegt dat wij moeten doorpraten. Soms moet men namelijk doorpakken. Wat wij met deze lijst beogen, is inderdaad de coalitie een beetje prikkelen – dat is gelukt – en om te bekijken waar dingen misgaan en wat kan worden verbeterd. Wij moeten niet alleen blijven doorpraten, maar wij moeten ook antwoorden geven en actie ondernemen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik kan mevrouw Haage hierin erg ver volgen. Ook wij zijn een groot voorstander van doorpakken. Men is echter het meest effectief als men aan de voorkant van het beleid met iedereen in gesprek gaat om



het draagvlak zo groot mogelijk te maken. Soms moeten wij voor een beter resultaat meer tijd nemen. Dan is iedereen ermee geholpen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ik kan mij voorstellen dat op het lijstje van mevrouw Haage ook de ontwikkelgroep Lombok Centraal staat. Dat is interessant, want daar is de participatie om de inrichting van het Westplein te bewerkstelligen door het vorige college de nek omgedraaid toen het geld voor de Westpleintunnel is wegbezuinigd. De PvdA-fractie zei in de verkiezingstijd nog steeds voorstander van de tunnel te zijn en dacht dat die er wel zou komen. Ik zie die in de Tegenbegroting echter nergens staan. Kan mevrouw Haage reflecteren op rol van de PvdA-fractie in dit participatieproces en haar standpunt nu?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! De heer Van Waveren noemt een typerend voorbeeld van een project waarover vooraf niet is afgesproken welk budget beschikbaar was. Dat is een gemiste kans. Een tunnel van € 280 miljoen was te hoog gegrepen. Voor zulke tunnels moeten vooraf kaders worden vastgesteld. Ik kan mij goed voorstellen dat burgers bezig zijn met het beschrijven van allerlei mooie ontwikkelingen, maar er pas achteraf achterkomen dat er geen geld meer is.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Of het geld er is of niet is een zaak van keuzes maken. Men kan gerust instemmen met de tegenbegroting van de CDA-fractie. Dan krijgt men de tunnel alsnog. Daarover zullen wij straks misschien nog spreken. Het is belangrijk om de keuzes te durven uitleggen. Ook de PvdA-fractie heeft in verkiezingstijd hard geroepen dat ze de tunnel wilde. Toen kon die volgens de PvdA-fractie blijkbaar wel. Wat is er voor mevrouw Haage veranderd?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! De CDA-fractie is auto voor en auto na. Verder zie ik niet veel van die fractie. "Nee" is ook een antwoord. Ik heb dat zojuist al gezegd. Als men geen tunnel van € 280 miljoen wil zien, is "nee" ook een antwoord. Wij moeten mensen niet boos maken door het antwoord pas laat te geven. Mensen worden pas echt boos door helemaal geen antwoord te geven.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Mensen worden boos van partijen die vóór de verkiezingen één antwoord geven en na de verkiezingen een ander. Die wijsheid mag mevrouw Haage zich aantrekken.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik trek mij van alles aan. Ook "nee" is een antwoord. Democratie is misschien de minst slechte vorm om de stad mee te besturen. Democratie is ook iets om te koesteren en uit te bouwen. Laat 2017 een jaar zijn waarin Utrechters zich echt gehoord voelen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Het gaat goed met Utrecht en de Utrechters. Daarom willen veel mensen in Utrecht wonen en werken. Daarom willen veel bedrijven zich in Utrecht vestigen of zich uitbreiden. Tot 2030 groeit de stad naar 400.000 inwoners.

Het jaar 2000 is nog niet zo lang geleden. Toen telde Utrecht 230.000 inwoners. In 30 jaar verdubbelt de stad dus bijna in omvang. Deze groei brengt enorme kansen met zich mee.

Waar krimpregio's kampen met minder banen, leegstaande woningen, verdwijnende scholen en vertrekkende bedrijven, groeit bij ons de werkgelegenheid, worden nieuwe wijken gebouwd, zoeken scholen naar grotere locaties en breiden bedrijven uit.

Dus ja, het is gelukkig druk in de stad. Het wordt nog drukker. Daarom moeten wij een antwoord vinden op de vraag hoe wij omgaan met de groei van de stad. Hoe zorgen wij ervoor dat al deze mensen



hier allemaal kunnen wonen en een baan vinden? Hoe zorgen wij ervoor dat wij in beweging blijven? De D66-fractie kiest voor gezond stedelijk leven en binnenstedelijk bouwen.

Omgaan met groei is niet de enige vraag. Hoe geven wij iedere Utrechter dezelfde kans op een goede toekomst, een baan, een huis, een opleiding en kunnen meedoen in de maatschappij?

De D66-fractie wil dat wij daarvoor blijven investeren in de stad en in alle Utrechters. Dat zullen wij met deze begroting doen. Er is meer werk voor de inwoners, wij bouwen volop huizen, scholen worden opgeknapt en de singel wordt in haar oude glorie hersteld.

Dat doen wij met een financieel solide begroting. Het huishoudboekje is op orde. De lasten blijven gelijk of dalen. Onze complimenten.

De vraag naar huizen, huur én koop, stijgt enorm. De prijzen stijgen ook. Dat is fijn voor wie al een koophuis in Utrecht heeft, maar niet voor wie er een zoekt. Huurders hebben het al even lastig. Voor sociale woningbouw zijn de wachtlijsten enorm lang. De vrije sector is nauwelijks te betalen. Wie in Utrecht niet al een huis of een grote zak geld heeft, komt er niet tussen. Ook de buschauffeur, de politieagent en de leraar zoeken een betaalbaar huis. Wij moeten meer aandacht besteden aan kansengelijkheid op de woningmarkt.

Daarbij zijn er meer betaalbare huur- en koophuizen nodig, net als meer kamers en meer appartementen voor studenten en starters en meer doorstroming in en uit de sociale woningbouw.

Met de groei van de stad groeit ook het verkeer. Het college heeft grote ambities om dit in goede banen te leiden, maar de uitvoering gaat soms met problemen gepaard. De doorstroming op de 't Goylaan is het ene moment uitstekend, maar even later staat het muurvast. De D66-fractie heeft niet de illusie dat files compleet te voorkomen of simpel op te lossen zijn, maar heeft wel veel begrip voor de zorgen van de inwoners. Wij zijn dan ook blij dat de uitvoegstroken op de Waterlinieweg worden verlengd. Wij kijken uit naar de evaluatie van Slimme Routes Slim Bestemmen en de mogelijke extra verbeteringen die dat oplevert.

Als al die nieuwe Utrechters een eigen auto meebrengen, valt er weinig slim te regelen aan al die slimme routes. Dan staan wij gewoon stil. De langetermijnvisie van het college blijft daarop onduidelijk. Hoe houden wij Utrecht bereikbaar? Het antwoord ligt voor de hand: meer openbaar vervoer met grote capaciteit door de stad, een beter en fijnmaziger fietsnetwerk en een tweede OV-knooppunt aan de oostkant van Utrecht, Station Utrecht Science park. Wij moeten groot inzetten en samen met de provincie een stevige gemeenschappelijke ambitie formuleren. Bij de komende kabinetsformatie moet de inzet voor Utrecht kristalhelder zijn, de urgentie is groot. Alleen dan kunnen wij Utrecht bereikbaar houden. Graag kregen wij hierop een reactie van de wethouder.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ik maak uit de laatst uitgesproken opmerking van de heer Verschuure op dat de D66-fractie voorstander is van de verbreding van de A27. Dat zal ook bij de komende kabinetsformatie een belangrijk punt zijn.

De heer Verschuure maakt gewag van wat er gebeurt als alle Utrechters hun auto meenemen. Ik hoop eerlijk gezegd dat de D66-fractie daarmee niet bedoelt dat ze voorstelt dat wij dat onmogelijk zullen maken en dat mensen in de toekomst nog steeds ervoor kunnen kiezen om lekker met de auto naar hun werk te gaan.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! De D66-fractie is geen partij die de auto wil verbieden, helemaal niet. Wij moeten er echter voor zorgen dat er alternatieven zijn die gelijkwaardig of beter zijn zodat men verscheidene modaliteiten kan gebruiken, maar Utrecht bereikbaar blijft. De binnenstad is middeleeuws, ooit gebouwd voor 30.000 inwoners. Tegenwoordig maken er een half miljoen mensen gebruik van. Als iedereen daar met de auto naartoe gaat, staat men helemaal vast. De VVD-fractie wil



alleen investeren in autobereikbaarheid. De D66-fractie zegt dat ook die moet worden bekeken, maar ze wil zeker ook dat in het OV wordt geïnvesteerd. Daarom pleiten wij voor een tweede station aan de oostkant van de stad.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ook de VVD-fractie vindt het belangrijk dat wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer en de fiets. Ik merk op dat tussen de verhalen van de heer Verschuure en die van mij geen tegenstelling bestaat. Wij vinden echter dat men ook moet investeren in autobereikbaarheid zodat men goed op de plaats van bestemming kan komen en de auto kan parkeren als men de mooie middeleeuwse binnenstad wil bezoeken.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Ja, maar als wij moeten kiezen tussen het een en het ander, kiezen wij voor een combinatie van beide. Op dit moment zien wij dat een langetermijnvisie leert – de stad groeit naar 430.000 inwoners – dat als wij geen andere dingen aanpakken de stad komt stil te staan. De heer Gilissen kiest alleen voor het verbreden van snelwegen. Daarvan zijn wij niet zo'n voorstander.

Als wij onze duurzame ambities willen waarmaken, moeten wij met grootschalige energieopwekking aan de slag. Kansen hiervoor ziet de D66-fractie in Rijnenburg.

Wij zijn tevreden met het stadsgesprek dat hierover wordt georganiseerd, maar eigenlijk willen wij een stadsgesprek XL over een energieplatform. Via het Energieplatform Rijnenburg kunnen de belanghebbenden in het gebied intensief samenwerken aan de energiekansen die het gebied biedt. Dat betekent dat wij snel in gesprek moeten gaan voor een plan waar iedereen de schouders onder zet. Wij zien uit naar de brief die de wethouder hierover in de commissievergadering heeft toegezegd.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Wie bedoelt de heer Verschuure met "iedereen"? Over het energieplan is afgesproken dat wij wachten op initiatieven, dus weten wij nu niet door wie die worden genomen. Wie moeten worden betrokken bij het platform dat de D66-fractie voorstelt?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Het is goed dat mevrouw De Boer dat vraagt. Ik constateer dat de raad heeft uitgesproken dat Rijnenburg een pauzeland is. Op dit moment gebeurt daar niets. Er worden weinig initiatieven genomen omdat blijkbaar niemand een initiatief neemt. Wij vragen het college om ervoor te zorgen dat een platform wordt opgericht waar grondeigenaren, belanghebbenden en buurgemeenten worden samengebracht om ervoor te zorgen dat de kansen die het gebied biedt – dat zijn er nogal wat – worden benut. Het is nu het moment om door te pakken en om dat te bekijken. Dat doen wij graag met draagvlak, maar daarvoor is wél een gesprek nodig.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Ik kan het doorpakverhaal van de D66-fractie volgen, maar het is alsof wij al lang wachten. Heeft de heer Verschuure een moment in gedachten waarop hij wil dat de gemeente zelf doorpakt?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! De wethouder heeft een brief toegezegd toen de heer Sienot daar in de commissievergadering om heeft gevraagd. Wij wachten die af. Wij gaan ervan uit dat die geen weken op zich laat wachten. Vóór het einde van het jaar lijkt mij daarvoor goed. Dan kunnen wij bespreken hoe wij een en ander in het leven kunnen roepen.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ik sluit aan bij de vraag van mevrouw De Boer. De heer Verschuure doet het voorkomen alsof er geen plannen voor wind- en zonne-energie worden gemaakt,



maar die zijn er wel degelijk. Als het aan de VVD-fractie ligt, zal de gemeente niet zelf een platform starten. Er zijn al veel clubs bezig. Die staan te trappelen van ongeduld om hun plannen te presenteren. Begrijp ik het goed dat de heer Verschuure wil dat de gemeente de regie in handen neemt?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Wij gaan er niet vanuit dat de gemeente in Rijnenburg duurzame energie realiseert, maar de gemeente kan een proces soms een kontje geven. Soms kan de gemeente het mogelijk maken dat iets van de grond komt. Dat hebben wij het college gevraagd.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Is het nu het een of het ander? Ik hoor de heer Verschuure eerst zeggen dat er een platform moet komen en dat de gemeente daarbij een rol moet nemen, maar nu spreekt hij over het geven van een kontje. Is het een kontje of zelf een platform starten?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Soms moet de gemeente een proces in gang zetten. Soms moet ze daarvoor zelf het initiatief nemen, zodat het plan zich daarna kan uitrollen. Wij zien op dit moment weinig beweging. Wij willen graag dat die op gang komt. Afgesproken is dat Rijnenburg een pauzeland is. Wij zien dat weinig initiatieven worden genomen. De gemeente kan de initiatieven die er zijn een zetje geven. Dat kan geen kwaad. Ook daar is de raad voor.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik herinner mij een debat met de GroenLinks-fractie over Rijnenburg en over wat daarvoor allemaal is ingediend. Ik heb een oude motie gevonden die beoogt inzake wind- en zonne-energie een wat meer actieve rol van de gemeente uit te lokken. Deze motie is breed ondertekend – door de fracties van CDA, Stadsbelang Utrecht en anderen – maar bij de D66-fractie was het kontje nog niet aanwezig. Hoe verklaart de heer Verschuure dat? Als het erop aankomt, is de D66-fractie tegen, maar nu dient ze iets in om dat toch van de grond te krijgen. Hoe verklaart de D66-fractie haar tegenstem van destijds?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Er is een wezenlijk verschil tussen toen en nu. De gemeente moet geen windmolens bouwen of zonneweiden aanleggen. Dat moeten initiatiefnemers doen. Wij vinden het echter belangrijk dat de gemeente het initiatief neemt om daarover het gesprek te kunnen voeren, zodat projectontwikkelaars, grondeigenaren en burens met elkaar spreken om het initiatief te kunnen uitrollen. Dat kunnen wij faciliteren als een initiatief uitblijft. Dat is het enige dat wij vragen.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik zal de motie letterlijk voorlezen. "Draagt het college op uiterlijk in het najaar van 2016 actief te verkennen of er projectontwikkelaars zijn die zonne- of windenergie kunnen gaan realiseren in de polder Rijnenburg."

Zal ik deze motie nog een keer indienen, mijnheer Verschuure?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! U mag dat doen. Wat de heer Van Ooijen mist in wat ik zeg, is dat men met een platform probeert de partijen tot elkaar te brengen. Meer dan dat doet de gemeente niet. Met een platform kan men draagvlak verwerven en initiatiefnemers in contact brengen met grondeigenaren. Dan kan men de bezwaren van burens aanhoren. Laat het gesprek daarover plaatsvinden. De heer Van Ooijen wil dat de gemeente windmolens en zonneweiden realiseert.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Dat wil ik helemaal niet. Dat staat niet in de motie. De heer Verschuure moet moties beter lezen. Ik hoop dat als ik straks moties indien hij die wél goed leest. Ik vraag mij af waarom hij niet heeft gevraagd of wij aan de motie kunnen toevoegen dat er ook een



platform moet komen zodat hij ermee had kunnen instemmen. Nu heeft de motie het niet gehaald. Een halfjaar geleden had de heer Verschuure kunnen zeggen ermee aan de slag te gaan, maar een halfjaar later stelt hij de vorming van een platform voor waarvan niemand weet wat dat moet doen. Of bedoelt de heer Verschuure een atelier?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Misschien is het leuk om het in een atelier te doen. Dat lijkt ons prima. De vorm is vrij, maar er moet worden doorgepakt. Voor ons is het niet alleen van belang om met de initiatiefnemers te spreken, maar ook met de mensen in de omgeving om ervoor te zorgen dat er draagvlak is. Afgesproken is dat het een pauzeland is. Dat biedt kansen. Misschien krijgen wij niets van de grond. Er gebeurt nu heel weinig. Wij vinden dat er een platform moet komen zodat iedereen over de plannen kan meepraten.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Ik probeer vóór mij te zien wat de D66-fractie precies wil. Volgens mij is het lastig om te zien welke initiatiefnemers er zijn. Ik vraag mij af wat het kader is waarbinnen het gesprek plaatsvindt. Vragen wij mensen om eindeloos te komen kletsen? Moet er al een initiatief zijn genomen waarover kan worden gesproken?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Er hoeft nog geen initiatief te zijn genomen. Dat is de ouderwetse manier. Zo is het ook op Lage Weide gegaan. Dat is mislukt. Wij moeten eerst met de betrokkenen spreken. Wij moeten vanaf het begin de inwoners van het gebied, de projectontwikkelaars, de grondeigenaren en de initiatiefnemers, samenbrengen om te spreken over de kansen die er de komende 20 jaar voor het gebied zijn. Wij hebben bepaald dat er al die tijd niets zal gebeuren en dat het een pauzeland is. Er komen vanzelf initiatieven ter tafel. Als dat niet gebeurt, houdt het op. Nu gebeurt er niets. Daarom stellen wij voor om een platform te creëren. Als er een initiatiefnemer komt die twintig windmolens wil neerzetten, dan weten wij dat de weerstand direct is geregeld. Daarom vinden wij dat wij eerst met iedereen in gesprek moeten gaan. Dat gesprek moet de gemeente blijkbaar faciliteren, want dat komt niet vanzelf.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Volgens mij kost dat veel tijd. Dat is niet zo erg, maar de heer Verschuure wil doorpakken en dingen realiseren. Dat zie ik niet duidelijk voor mij. Als men mensen vraagt wat zij ter plekke willen zien, ontstaat een oeverloos gesprek. Misschien moeten wij afwachten wat het college ervan zegt. Ik zie nog geen initiatieven snel van de grond komen zodat wij tot 2030 wat met het gebied kunnen doen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Dat is precies de reden waarom zo'n gesprek nodig is. De wethouder heeft in de commissievergadering toegezegd om de raad hierover een brief te sturen. Er zal over worden gesproken. Wij zijn daar blij mee. Wij vinden dat het gesprek een extra impuls moet krijgen. Het probleem is echter dat wij voor het realiseren van grootschalige duurzame energie afhankelijk zijn van grondeigenaren. Die moeten meewerken. Men zal vooraf met deze mensen en met projectontwikkelaars moeten praten om te weten of er bereidheid is om dit te doen. Ook moet worden bekeken wat de voor- en nadelen zijn. Als wij wachten tot initiatiefnemers zelf aankloppen, zijn wij echt te laat. Wij denken het proces te kunnen versnellen met het inrichten van een platform.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! De PvdD-fractie is het er juist niet mee eens dat wij nog kunnen wachten en praten. Volgens mij is afgesproken dat als Rijnenburg een pauzeland is. Anders hadden wij misschien al tweeënehalf jaar geleden kunnen beginnen met het spreken met burgers.



Waarom heeft de D66-fractie nu de ingeving om te willen praten? Waarom is dat twee jaar geleden niet gebeurd? Dan zouden wij twee jaar winst hebben gehad.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik ben het helemaal eens met mevrouw Van Esch. Aan de slag! Daarom doen wij deze oproep.

In de commissievergadering vroegen wij ook naar aanvalsplannen ten behoeve van overvolle containers en een verbeterde aanpak van het Nieuwe Inzamelen, maar wat krijgen wij van de wethouder? Een brief. Nu gaat het ons in dit geval niet om een precieze vorm, maar wel om een snelle en daadkrachtige aanpak van problemen. De wethouder beloofde in de commissievergadering meer maatwerk per buurt en bij de introductie van het nieuwe inzamelen een betere communicatie met de buurtbewoners. In Hoograven lijkt intussen alles mis te gaan wat mis kan gaan. Tuinwijk en de Vogelenbuurt gaan dezelfde kant op. Op de recente buurtbewonersavond liepen de emoties hoog op. Het succes van het nieuwe inzamelen staat of valt met draagvlak. Draagvlak is net als vertrouwen: het komt te voet en gaat te paard. Wij willen van de wethouder weten wat hij concreet doet om ervoor te zorgen dat het proces echt verbetert.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Verschuure vraagt om draagvlak. Is de D66-fractie het met de GroenLinks-fractie eens dat per buurt echte maatwerkoplossingen moeten komen? Het probleem is dat er drie grote containers zijn, maar als het afval daar niet in kan, is er geen oplossing. Is dat de reden dat het inzamelen van afval in die buurten niet goed gaat?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Dat is precies wat wij in de commissievergadering hebben gevraagd, maatwerk per buurt. De ene buurt biedt meer ruimte dan de andere. Sommige burgers hebben meer ruimte voor containers zodat zij het afval gemakkelijk kunnen scheiden. Ik ben dat met mevrouw De Boer eens.

Wij hebben om maatwerk gevraagd, net als om betere communicatie. Wij constateren dat het inzamelen van afval ter plekke absoluut niet goed loopt.

In de commissievergadering hebben wij ook gevraagd om een aanvalsplan voor de openbare ruimte in Lunetten. Rondslingerend afval is niet alleen vervelend, maar lokt ook verloedering uit. Bovendien geeft een verloederde straat een onveilig gevoel, waarna de VVD-fractie opnieuw zal vragen om camera's op te hangen. Echter, een onveilig gevoel los je niet op met camera's.

*(De heer Van Zanen draagt het voorzitterschap van de vergadering over aan mevrouw Ferket.)*

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Waar staat de D66-fractie precies? Anderhalve week geleden voerden wij een debat over de nieuwe ruimtelijke strategie. De VVD-fractie heeft samen met een aantal andere fracties gepleit voor een investeringsimpuls voor de kwaliteit van de openbare ruimte en het groen in de stad, juist in de wijken die niet langer tot onze specifieke aandachtspunten behoren, waaronder Lunetten. Ik heb die wijk juist als voorbeeld genoemd. Van de D66-fractie kwam alleen onbegrip. Men vond dat wij alleen in de uitbreiding van de stad moeten investeren. Wat is het, D66-fractie? Consequent, het investeren in de openbare ruimte in de gehele stad, of is Lunetten dermate bijzonder dat alleen daar moet worden geïnvesteerd? Als dat zo is, wat is daarvan de reden?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Dit voorbeeld ging over de dekking die de heer Gilissen aandroeg tijdens de behandeling van de ruimtelijke strategie. Hij wilde geld weghalen om woningbouw te faciliteren. Wij hebben eerder geconstateerd dat er een enorme behoefte is aan extra bouw. Dat is geld



dat is bestemd voor de ruimtelijke strategie. Daarover zullen wij vandaag geen besluit nemen, want dat voorstel is na een raadsbehandeling doorgeschoven. Dat is het verschil. Ook voor D66-fractie is de openbare ruimte een heel belangrijk onderwerp. Wij zien dat daaraan in Lunetten behoefte is. Vandaar dat ik de motie nog niet heb kunnen indienen. Ik zal dat dadelijk doen.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ik zie dat ook behoefte is aan het verbeteren van de openbare ruimte in Vleuten-De Meern, Overvecht, Kanaleneiland, de binnenstad, Lombok en Oog in Al. Wat maakt Lunetten zo bijzonder dat de D66-fractie het nodig vindt om tijdens het slotdebat van de programmabegroting daarover een motie in te dienen?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! De reden waarom wij deze motie indienen, is tweeledig. Wij zien een wijk die veertig jaar oud is en waar de openbare ruimte echt aan opknappen toe is. In Lunetten zijn wij bezig met een buurtbudget. Dat loopt daar goed. De motie die ik probeerde in te dienen, koppelt beide zaken aan elkaar, namelijk ook met de buurt in gesprek gaan over hoe de openbare ruimte daar het beste kan worden opgeknapt.

Een onveilig gevoel los je op met een goed onderhouden openbare ruimte en door bewoners bij hun buurt te betrekken. De wethouder wil dit aanvalsplan echter niet toezeggen. Daarom dienen wij de volgende motie in.

#### **"Motie 185**

##### **Voorkom verloederung in Lunetten**

De raad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op 10 november,  
Constateerend dat:

- in de Ruimtelijke Strategie Utrecht veel aandacht is voor openbare ruimte en groen om de stad leefbaar en gezond te houden;
- de openbare ruimte in Lunetten sinds de bouw van de wijk in de jaren '70 van de vorige eeuw niet meer is aangepakt en het inmiddels hoog tijd is voor een opknapbeurt;
- bewonersoverleg BOL steeds vaker kritische geluiden ontvangt dat de openbare ruimte in Lunetten een verloederde indruk maakt: veel straten ogen stenig en eentonig, er ligt veel hondenpoep in speeltuintjes, straten worden slecht geveegd en op veel plaatsen liggen verwilderde stukjes niemandsland.

Overwegende dat:

- een openbare ruimte die schoon, heel en veilig is bijdraagt aan een groter gevoel van veiligheid van inwoners;
- de groei van de stad extra aandacht vraagt voor de kwaliteit van openbare ruimte en groen in nieuwe en bestaande wijken;
- bewoners zelf het beste weten welke plekken het eerst moeten worden aangepakt in hun wijk.

Roept het college op:

- het proces van buurtbudgetten en monitoring voort te zetten;
- daarbij signalen over de openbare ruimte van Lunetten te betrekken;
- en de raad te informeren over de voortgang."

De motie is ondertekend door de heer Sienot.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Een buurtbudget is bedoeld om wijkbewoners meer invloed te geven op het uiterlijk van de wijk.



Is het niet tegenstrijdig als de raad zegt dat er meer aandacht moet komen voor de openbare ruimte, terwijl het idee van de buurtbudgetten juist is dat men dat de mensen zelf laat bepalen?

Wat is het antwoord op de vraag als andere Utrechters bij de heer Verschuure aankloppen en zeggen dat de openbare ruimte bij hen in de buurt – hij of zij woont toevallig niet in Lunetten – ook is verloederd? Wat zal de D66-fractie doen om daarbij te helpen?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Als een voorstel is gedaan voor allerlei andere gebieden zullen wij het op zijn merites beoordelen. Wij investeren extra in Overvecht en Kanaleneiland. Wij vragen of de wens leeft om over Lunetten mee te denken of te spreken. Er is in Lunetten een budget voor de openbare ruimte. De gemeente kan bepalen hoe dat wordt ingezet. Wij doen dat graag in overleg met de wijk. De mensen in Lunetten zijn goed georganiseerd. Wij denken dat dit een begaanbare weg is.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! De heer Verschuure zegt dat als men goed is georganiseerd men bereid is om in de openbare ruimte te investeren.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Nee, want er wordt geen extra geld toegevoegd. Door de burgers zelf wordt de komende jaren een aanvalsplan uitgerold.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Het antwoord van de heer Verschuure op alle problemen is om er nog een keer met de buurt over te praten.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Nee, wij gaan met de buurt in gesprek over de manier waarop wij de plannen uitrollen.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Ik probeer het debat te volgen. Ik hoop dat de mensen thuis het nog kunnen volgen. In Lunetten is een buurtbudget. De wijkbewoners bepalen wat daarmee gebeurt. Daarna gaat de raad in gesprek met de wijkbewoners over wat ermee moet gebeuren. Dan is de heer Verschuure mij echt kwijt.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! In Lunetten hebben wij de aanpak van de buurtbudgetten gedaan. Wij hebben daar monitoring op gezet om te zien hoe het geld wordt besteed. Wij krijgen signalen binnen over de openbare ruimte in Lunetten. Wij willen dat de mensen die er wonen, worden betrokken bij de manier waarop wij het geld besteden. Wij willen dat faciliteren. Daarom dienen wij deze motie in. Wij willen graag worden geïnformeerd over de manier waarop dat wordt uitgevoerd.

Met alleen preventie zijn wij er niet. Handhaving blijft nodig. Er vloeit nog steeds veel capaciteit van het OM en de politie weg naar de bestrijding van de wietteelt. Daarom blijven wij op alle niveaus pleiten voor de legalisering van wietteelt en het reguleren van de achterdeur. Steeds meer partijen sluiten zich bij deze oproep aan. Zelfs de VVD-fractie lijkt bij te draaien. Wij wensen hun leden volgend weekend veel wijsheid toe.

Terug naar de groei van de stad. Al die extra inwoners moeten natuurlijk wel aan het werk kunnen gaan. Het hebben van een baan is nog altijd de beste kans op meedoen in de maatschappij. Het aantal banen, vacatures en nieuwe bedrijven stijgt en de werkloosheid daalt. Het afgelopen jaar zijn er meer dan 4.000 banen bijgekomen. Banen op alle niveaus verdienen onze continue aandacht. Kansen zijn er onder meer in Lage Weide, het Utrecht Science Park en de binnenstad. Uitdagingen zijn er ook, bijvoorbeeld in Overvecht. Daar werken wij aan meer werk, bijvoorbeeld met woningrenovaties. Jobcoaches worden



ingezet om jongeren aan een baan te helpen.

Eén van de sectoren waar meer banen voor lager en middelbaar opgeleiden mogelijk zijn, is de vrijetijdseconomie. De D66-fractie ziet uit naar de totstandkoming van Utrecht Marketing. Wij willen daarop niet bezuinigen.

Kansen zijn er ook voor de horeca. In het nieuwe ontwikkelkader voor de horeca en het terrassenbeleid willen wij graag meer maatwerk zien. De D66-fractie wil dat de gemeente bekijkt wat mogelijk is en wat mogelijk kan worden gemaakt. Regels zijn er om ons te helpen, maar zijn geen doel op zichzelf. Hetzelfde geldt voor het mogelijk maken van vernieuwende winkelconcepten in retail en horeca.

Graag horen wij van de wethouder wanneer wij het nieuwe horecakader en een nieuw terrassenbeleid toegestuurd krijgen.

Zoals bekend, is de D66-fractie dé onderwijspartij. Voor de verdere groei van de stad en voor het vergroten van de kansen op werk hebben wij meer werkgelegenheid nodig. Het Science Park is een fantastische combinatie van onderwijs, onderzoek en ondernemerschap. Dat trekt internationale bedrijven aan en daarmee ook allerlei expats.

Om Utrecht voor internationale bedrijven en hun werknemers aantrekkelijk te houden, hebben wij een grotere internationale school nodig. Graag ontvangen wij van het college vóór het einde van het jaar een overzicht van alle mogelijke locaties en hun voor- en nadelen. Want het is tijd voor helderheid en besluitvorming. De D66-fractie wil dat de internationale school snel binnen de gemeentegrenzen kan uitbreiden.

Goed onderwijs is ook de sleutel tot kansengelijkheid. Het biedt iedereen de kans om zijn of haar talenten te ontwikkelen. Hoewel het PvdA/VVD-kabinet dit schoorvoetend erkent, probeerde het bij de rijksbegroting 2017 toch weer 200 miljoen te bezuinigen. Dankzij een motie van de D66-fractie is het grootste deel van de bezuiniging van tafel gegaan.

Laaggeletterden zijn bij dit kabinet niet goed af. Den Haag bezuinigt maar liefst 20% op het budget voor alfabetisering. Wij betreuren het enorm als de Utrechtse aanpak van laaggeletterdheid hierdoor gevaar loopt. Juist laaggeletterden hebben ongelofelijk veel moeite om in een digitaliserende maatschappij mee te komen. De D66-fractie vraagt het college daarom het budget voor alfabetisering aan te vullen. Het moet de rekening eigenlijk naar minister Bussemaker sturen, maar met een dekking uit de onderbesteding van de aanvullende zorg is de kans op betaling groter. Wij dienen daarom de volgende motie in.

### **"Motie 186**

#### **Laat laaggeletterden niet links liggen**

De gemeenteraad van Utrecht in vergadering bijeen op 10 november 2016 om de Programmabegroting 2017 te bespreken,

Constaterende dat:

- De gemeente Utrecht de komende jaren 20% minder geld van het kabinet krijgt voor de bestrijding van laaggeletterdheid;
- Het college streeft naar 1.000 taalvrijwilligers en 3.000 deelnemers aan taalactiviteiten;
- Het college – ondanks deze korting – van plan is om 'samen met de Utrechtse organisaties de uitdaging aan te gaan deze streefgetallen te blijven bereiken';

Overwegende dat:

- Het spreken, lezen en schrijven van de Nederlandse taal een belangrijke voorwaarde is om mee te kunnen doen in de samenleving;
- De gemeente in de laatste plannen 1.000 taalvrijwilligers en 3.000 deelnemers met



- taalactiviteiten wilde bereiken, maar hierover geen tussenstand geeft in de begroting;
- Er meer opvanglocaties in Utrecht zijn bij gekomen, waar veel mensen wonen die laaggeletterd zijn, waardoor het een uitdaging wordt zoveel mensen te blijven bereiken;
  - 20% minder geld vanuit het kabinet voor de bestrijding van laaggeletterdheid maakt dat het een groot tekort oplevert op het bestaand budget;
  - Er de afgelopen jaren geld over is op de aanvullende ondersteuning op de begroting van het programma maatschappelijke ondersteuning;

Draagt het college op:

- De gemeenteraad bij de voorjaarnota 2017 een voorstel te sturen voor een (structurele) aanvulling van het budget voor laaggeletterdheid, zodat het op hetzelfde niveau blijft als voor de korting van h.et kabinet,
- en deze aanvulling te dekken uit het programmaonderdeel Maatschappelijke Ondersteuning; En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Baş, mevrouw Tielen, mevrouw Freytag, mevrouw Dibi en de heer Oost.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Verschuure geeft feitelijk aan dat dit een bezuiniging van het Rijk is die wij volledig willen compenseren door dit te dekken vanuit de gemeentebegroting. De keuze maakt de D66-fractie bij andere bezuinigingen niet. Kan de heer Verschuure aangeven waarom in dit geval daarvoor wél wordt gekozen?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Wij komen tot deze keuze omdat deze doelgroep zo ongelofelijk belangrijk is. Als wij vinden dat de mensen in Utrecht kansen moeten krijgen, dan is dit de groep van laaggeletterden die anders niet kan meekomen en aan de zijkant blijft staan. Daarom willen wij dat deze korting van tafel gaat zodat wij kunnen blijven investeren in mensen die moeite hebben met alfabetisering.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Mochten er in de toekomst bezuinigingen zijn waardoor andere groepen worden getroffen, dan is de D66-fractie ervoor te vinden om die te repareren.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Wij zullen elk voorstel beoordelen om te kunnen bekijken of wij het steunen of niet. Ik geef geen carte blanche.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! De heer Verschuure zal elk voorstel op zijn merites beoordelen. In hoeverre is dat afhankelijk van het in de toekomst meedoen van D66 aan een kabinet? Is er bereidheid van de Utrechtse D66-fractie om daaraan mee te werken?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik vind het fijn om te kunnen melden dat de heer Gilissen niet naar Den Haag gaat, maar gewoon in de raad blijft. Dat stond vandaag in de krant, maar misschien ziet hij iets in een glazen bol dat ik nog niet heb gezien. Ik weet niet of D66 zitting neemt in een kabinet. Dat zou best leuk zijn. Ik hoop dat ze dat doet. De voorstellen die uit dat kabinet komen, zullen wij op hun merites beoordelen. Dat is niet afhankelijk van de vraag of D66 deelneemt aan een kabinet.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Het valt altijd weer op dat coalitiefracties naar Den Haag



wijzen, terwijl ze hier zelf aan de knoppen draaien. Ik lees voor uit "Onze resultaten", een boekje van de PvdA. Daarin staat dat wij € 1,2 miljard hebben uitgetrokken om de kwaliteit van leraren te vergroten. Wat zal de D66-fractie doen om de tweedeling, een thema dat haar na aan het hart ligt, van het onderwijs in Utrecht aan te pakken?

*(Mevrouw Ferket draagt het voorzitterschap van de vergadering over aan de heer Van Zanen.)*

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Volgens mij doen wij dat volop. Wij investeren veel in het onderwijs in Utrecht: er zijn talentontwikkeling en voorscholen. Daar gaat veel geld naartoe. Bij de coalitieonderhandelingen hebben wij daarvoor miljoenen vrijgemaakt. Het is raar dat mevrouw Haage dit zegt. Als zij doelt op de motie die de GroenLinks-fractie over kansengelijkheid wil indienen, dan kan ik vast verklappen dat die precies in onze lijn ligt. Mevrouw Haage gaf in haar eigen inbreng aan dat wij daarvan geen voorstander zijn. Ik begrijp dat niet. Dat is juist een onderwerp waarvoor ik mij telkens hard maak.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Dan zal ik het de heer Verschuure vertellen. De wethouder zegt dat het allemaal prima gaat, terwijl het duidelijk is dat de tweedeling in het onderwijs in Utrecht sterker wordt. Wij moeten daar een tandje bijzetten. De wethouder heeft negatief geantwoord op vragen die in de commissievergadering zijn gesteld. Ik zie de D66-fractie niet voor het aanmeldmoment warmlopen. De heer Verschuure zegt altijd dat de D66-fractie voorstander van onderwijs is en dat andere fracties dat niet zijn. De feiten liggen anders.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! De feiten liggen inderdaad anders. De PvdA-fractie heeft ingestemd met een landelijke bezuiniging van € 200 miljoen. Kom op, zeg. Wij hebben die bezuiniging in de Tweede Kamer via een motie kunnen terugdraaien. Wij hebben lokaal voor onderwijs veel geld vrijgemaakt. Ik weet niet waar mevrouw Haage op doelt.

Zoals het platform onderwijs 2032 concludeert, is digitaal burgerschap een essentieel onderdeel van het onderwijs van de toekomst. Digitale vaardigheden voor leerlingen en leerkrachten zijn van cruciaal belang. De D66-fractie ziet graag dat wij Utrechtse leerlingen en leraren hierin zo veel mogelijk ondersteunen. Wil de wethouder de mogelijkheden en de financiële behoeften hiervoor in kaart brengen? Wij hebben hiervoor een motie achter de hand.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Inhoudelijk is dat een motie waar ik graag mijn handtekening onder wil zetten, maar ik heb een vraag over de dekking. Zulke vragen heeft de heer Verschuure ook altijd met betrekking tot moties van andere fracties. Hij wijst categorisch moties af vanwege hun dekking. Ik kan mij daarbij iets voorstellen. Daarom vraag ik de heer Verschuure of de dekking voor deze motie in lijn is met de spelregels. Hij gaat ervan uit dat er in 2017 opnieuw budget is voor maatschappelijke steun. Wij weten echter niet of dat zo is. Dat zegt de wethouder Financiën ook altijd. Daarom zal hij de dekking van de motie ontraden. Ik denk dat ook de woordvoerder Financiën van de D66-fractie hierover een paar noten heeft gekraakt. De heer Meijer keurt deze dekking nooit goed.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Bedoelt de heer Van Ooijen de motie over de laaggeletterden? Anders snap ik niet wat hij zegt.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Mijn excuses, maar het duurt altijd even voordat ik de moties op mijn desk heb liggen.



De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! De dekking die wordt aangegeven, komt uit het programma Maatschappelijke Ondersteuning. Daar kan het uit. Wij zullen bij de Voorjaarsnota hiertoe voorstellen doen. Wij zijn vanzelfsprekend benieuwd hoeveel het uitvoeren van de motie kost.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik vroeg of de dekking degelijk is en hoe de discussie daarover in de D66-fractie is gegaan. Ik heb daarover nog niets gehoord.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Volgens de financiële spelregels mag de dekking van de motie worden aangegeven in het programma, mits die daarin blijft. Maatschappelijke Ondersteuning kent een onderbenutting. Daarom denken wij dat het daaruit kan.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik heb van de woordvoerder in de commissievergadering gehoord dat het ging over de onderbenutting van de middelen voor individuele voorzieningen. Dat begrijp ik, maar daarmee gaat men ervan uit dat ook volgend jaar sprake is van onderbenutting. Anders kan de dekking niet worden verklaard. De heer Verschuure loopt vooruit op mogelijke onderbenutting.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Deze onderbenutting is er jaarlijks. Daarom denken wij dat het kan. Daarom komen wij er bij de Voorjaarsnota op terug. Het wordt niet vastgeklikt. Het is een grote wens van ons allemaal.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie vindt de discussie over geld heel belangrijk. Is dit een soort erkenning van de heer Verschuure van de opvatting van de VVD-fractie dat de onderbesteding van de Wmo structureel is terwijl anderen zeggen dat die incidenteel is? Geeft de heer Verschuure toe dat wij vier jaar geleden al gelijk hadden?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik weet dat de heer Gilissen graag gelijk wil krijgen, maar het niet altijd heeft.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Ik begrijp dat de dekking meer een zoekrichting is dan dat de motie daaruit daadwerkelijk zal worden gedekt.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ja, maar als wij in het geval van een motie geld willen verschuiven, moet daarbij een dekking worden aangegeven, op z'n minst een zoekrichting. Daarom is dit op deze manier in de motie aangegeven.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Waarom beperkt de heer Verschuure dan de zoekrichting tot het programma Maatschappelijke Ondersteuning? Als laaggeletterdheid het onderwerp van de motie is, lijkt het mij dat de dekking afkomstig moet zijn uit een combinatie van Maatschappelijke Ondersteuning en Onderwijs.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Volgens ons loopt deze financieringslijn via Maatschappelijke Ondersteuning, niet via Onderwijs. Het is zuiverder om de financiering via die lijn te doen.



De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ik kan mij het dilemma van de heer Verschuure voorstellen. Er is sprake van een structurele onderbesteding. Door het college wordt in feite slecht begroot. Dan ontstaat ruimte. Wij merken dat ook op andere onderdelen van de begroting. Ik kom daarop dadelijk terug. Ik ben blij dat de heer Verschuure dat volgend jaar wil bekijken. Ik weet mij verzekerd van de steun van de heer Verschuure voor een voorstel voor ruimte die er dit jaar is. Die moet helemaal uit te geven zijn.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Dan wacht ik eerst het voorstel daarover van de heer Van Waveren af.

Digitale vaardigheden zijn een essentieel onderdeel van het onderwijs in de toekomst. Digitale vaardigheden zijn voor leerlingen en leraren cruciaal. Wij willen van de wethouder horen wat de mogelijkheden zijn, ook de financiële. Wij hebben hiervoor een motie achter de hand.

Wie zorg wil inkopen bij een partij die geen contract heeft met de gemeente, kan een Persoons Gebonden Budget (PGB) aanvragen. Dat klinkt heel gemakkelijk, maar valt in de praktijk soms vies tegen. Wij krijgen veel signalen binnen dat inwoners niet op deze mogelijkheid worden gewezen. Daarom dienen wij hierover een motie in.

#### **"Motie 187**

##### **Meer keuzevrijheid door inzet PGB**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016 bij de bespreking van de programmabegroting 2017,

Constaterende dat:

- nieuwe zorgaanbieders momenteel geen contract met de gemeente kunnen krijgen, vanwege de zorgvuldige voorbereiding op een hiervoor noodzakelijk aanbestedingstraject;
- hun (potentiële) cliënten daardoor afhankelijk zijn van een PGB om voor hen te kiezen;

Overwegende dat:

- de indienende partijen regelmatig het signaal krijgen dat de gemeente terughoudend optreedt als mensen gebruik willen maken van een PGB;
- ondanks dat er meer dan 90 zorgaanbieders gecontracteerd zijn door de gemeente, er toch sprake van kan zijn dat het bestaande aanbod van zorg 'in natura' door onze inwoners niet als passend wordt ervaren, en daarmee de keuzevrijheid niet optimaal is;
- de inzet van een PGB een volwaardig alternatief kan zijn voor zorg 'in natura';
- de keuzevrijheid van de cliënt doorslaggevend zou moeten zijn in het beschikbaar stellen van zorg 'in natura' of middels een PGB;

Draagt het college op:

- zelf proactief inwoners over het aanvragen van een PGB te (laten) informeren als ze gebruik willen maken van een aanbieder waar de gemeente geen contract mee heeft;
- geen terughoudende benadering te kiezen richting mensen die een PGB (willen) aanvragen; en gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Meijer, de heer Van Ooijen, mevrouw Metaal-Froon, mevrouw De Regt en mevrouw Dibi.

Wij innoveren binnen het sociale domein. Gelukkig kan het experiment met regelarme bijstand straks eindelijk van start gaan. Wij zijn heel benieuwd naar de resultaten. Ook met ons initiatief voor



onconventionele maatwerkoplossingen bekijken wij hoe het beter kan. Voor de D66-fractie is het erg belangrijk dat de mensen die langs de kant staan toch de kans krijgen om mee te doen.

Wij stellen vanavond ook de Cultuurnota vast. Volgens de Gemeentatlas is Utrecht de op één na aantrekkelijkste gemeente om in te wonen. Dat is mede dankzij het rijke en gevarieerde cultuuraanbod in Utrecht. Wij zijn blij met de toezegging dat de wethouder samen met de stad, culturele instellingen, makers en ondernemers zal werken aan een nieuwe agenda voor de toekomst.

Museum Oud Amelisweerd krijgt veel waardering, een positief advies en wint internationale prijzen. Maar het museum kan zichzelf niet bedruipen. Dat zag iedereen aankomen. Het is nu zaak om samen met de betrokken partijen tot een duurzame oplossing te komen. Daarom dienen wij de volgende motie in.

### **"Motie 188**

#### **Onderzoek scenario's voor Landhuis Oud Amelisweerd**

De Gemeenteraad van Utrecht bijeen in de vergadering van 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017,

Constaterende dat:

- Het Rijk, de Provincie Utrecht en de gemeenten Amersfoort en Bunnik, de gemeente Utrecht en de Stichting Oud Amelisweerd (MOA) sinds 2012 hebben geïnvesteerd in de restauratie, toegankelijkheid en de openstelling van het monumentale pand Oud Amelisweerd;
- De Gemeenteraad van Utrecht de uitspraak heeft gedaan dat MOA de eerste 10 jaar geen aanspraak kan maken op cultuursubsidie;
- MOA het advies 'subsidiabel met prioriteit' heeft ontvangen van de Cultuurnotacommissie voor de periode 2017-2020;
- De gemeente Utrecht zorgt draagt voor het beheer van het monument en de publiekelijke toegankelijkheid van het pand hier een voorwaarde voor is;
- Het Museum Oud Amelisweerd (MOA) pas op 21 maart 2014 is geopend voor publiek en nu sluiting dreigt per 1 januari 2017 i.v.m. de wankele financiële positie van de stichting;

Overwegende dat:

- Het landgoed en buitenplaats rijksmonument zijn, gelegen in de gemeente Bunnik, maar sinds de jaren vijftig in het bezit van de gemeente Utrecht;
- Landgoed Amelisweerd is uitgegroeid tot het best bezochte groengebied van de stad Utrecht;
- De gemeente Utrecht uitvoering geeft aan de Toekomstvisie 2011-2031 Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen (2011);

Spreekt als haar mening uit dat:

- Landgoed Amelisweerd en het landhuis Oud Amelisweerd van grote waarde zijn voor Utrecht, de omliggende gemeenten en haar inwoners;

Draagt het college op:

- Om samen met alle relevante betrokkenen bij het landgoed de mogelijkheden te onderzoeken naar een toekomstbestendige en realistische openstelling van het landhuis Oud Amelisweerd;
- Op basis hiervan verschillende scenario's uit te werken en deze voor te leggen aan de Gemeenteraad voor de behandeling van de Voorjaarsnota 2017;

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Knip, de heer De Vries, mevrouw Freytag, de heer Van Ooijen, de heer Van Schie, de heer Post, mevrouw Metaal-Froon en de heer Oost.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Hoor ik de heer Verschuure zeggen dat iedereen dit zag



aankomen?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ja, daarover hebben wij een aantal jaren geleden in de raad gesproken. Iedereen heeft bij de exploitatie grote vraagtekens gezet. Wij hebben toen besloten om de vinger echt goed aan de pols te houden.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Ja, maar niet iedereen die het zag aankomen, heeft gezegd dat wij er niet aan hadden moeten beginnen. Dat waren volgens mij alleen de fracties Groep Kuijper – God hebbe hun ziel – en SP. Ik vind het allemaal fantastisch, maar wij moeten wél de vinger op de zere plek leggen. Wij hebben indertijd gezegd dat het nooit uitkon. Dat blijkt telkens opnieuw zo te zijn.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! De heer Schipper zegt dat de SP-fractie een van de weinige fracties is die niet met het museum instemden. Ik vraag mij af of de D66-fractie voor Oud Amelisweerd een toekomst ziet zonder museum.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Volgens mij roept motie 188 op om daarvoor allerlei scenario's in kaart te brengen. Als het museum niet werkt, moeten wij andere scenario's bedenken. Het museum heeft een toegevoegde waarde, maar is niet heilig. Wij moeten bekijken hoe wij een en ander moeten combineren. Dat is wat motie 188 beoogt, het liefst met het museum samen. De exploitatie is voor ons belangrijk.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Ik haal dit dossier wel eens aan als een van de mooiste voorbeelden van hoe een gemeenteraad zichzelf in de voeten kan schieten. Ook de partijen zelf. De veldkeuken wilde niet aan het museum worden gekoppeld. Die zag dat het met de exploitatie niet goed kwam. Ze heeft gelijk gekregen, maar wil opeens toch meedoen.

Ik vind het prima dat scenario's worden bekeken. Er is sprake van een enorme kapitaalvernietiging. De bottomline voor ons blijft: geen gemeentelijke subsidie die in 2012 is afgesproken, mede op verzoek van de D66-fractie.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Dat is de keuze die de SP-fractie maakt. Die keuze maakt de D66-fractie zeker nog niet. Wij vragen daarom de scenario's in kaart te brengen. Wij zullen erover bij de Voorjaarsnota spreken. Wij vinden het een hartstikke mooie toevoeging aan het gebied en de stad. Het pand is voor miljoenen opgeknapt. Het is zonde als de deuren niet opengaan.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Dat ben ik weer wél met de heer Verschuure eens, maar laten wij er nu eens van leren. Muziekpaleis, MOA en ik kan er nog een paar noemen. Luister naar de doemprofeten van de SP-fractie als het over deze materie gaat.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Deze wil ik de heer Schipper graag geven. Wij zullen, als het om deze zaak gaat, luisteren naar de SP-fractie en onze lessen trekken.

De afgelopen maanden ging het in de culturele sector veel over culturele instellingen die wél een positief advies hebben gekregen, maar geen subsidie. Wij lijken soms te vergeten dat de betrokkenen ondernemers en werkgevers zijn. Zij nemen personeel aan en programmeren maanden, soms jaren, vooruit. Daarvoor hebben zij zekerheid nodig. Daarom dienen wij de volgende motie in.

**"Motie 189**



### **Perspectief voor de Zeven**

De Gemeenteraad van Utrecht bijeen in de vergadering van 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017,

Constaterende dat:

- De adviescommissie Cultuurnota 2017–2020 zeven instellingen beoordeelde met een positief advies en als 'subsidiabel' kwalificeerde, maar dat deze instellingen buiten het beschikbare cultuurbudget vielen;
- Het college heeft aangegeven het maximale in het werk te zullen stellen om voor het volgend jaar een incidentele oplossing te vinden en dit te willen dekken uit het flexibele budget voor 2017;

Overwegende dat:

- Het belang en de toegevoegde waarde van deze instellingen, die op verschillende manieren een bijdrage leveren aan het culturele leven in de stad, breed erkend wordt;
- Het voor de bedrijfsvoering, de verkrijging van externe financiering en het opzetten van de programmering van deze instellingen van groot belang is dat zij voldoende perspectief en zekerheid hebben in hun financiën voor de komende vier jaar;
- De raad het belang van deze instellingen voor de culturele infrastructuur onderschrijft;
- De huidige begrotingssystematiek het niet toelaat om nu een integrale afweging te maken en daarbij altijd rekening gehouden dient te worden met tegenvallers.

Draagt het college op:

- Om samen met de zeven instellingen en in lijn met het advies van de adviescommissie te onderzoeken welke financiële middelen er nodig zijn voor de jaren 2018, 2019 en 2020;
- De raad vóór de Voorjaarsnota 2017 hierover te informeren.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Knip, de heer De Vries, mevrouw Freytag, de heer Van Schie, mevrouw Koelmans en mevrouw Metaal-Froon.

Zoals men van de D66-fractie is gewend: de stad overal bij betrekken en zoeken naar verbetering. Dat brengt mij op de financiële systematiek van de culturele sector. Die kan veel beter zijn. Met een basisinfrastructuur volgen wij een landelijke tendens. Die versoepelt de afstemming met het Rijk, de cultuurfondsen en de provincie. Daarom dienen wij de volgende motie in.

### **"Motie 190**

#### **Route naar een nieuwe Cultuurnota – onderzoek een Utrechtse BIS**

De Gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op donderdag 10 november 2016 ter bespreking van de Programmabegroting 2017,

Constaterende dat:

- De gemeente Utrecht met de Cultuurvisie 2012–2022 Open Ruimte en met de nota Open Ruimte Benut uitvoering geeft aan de belangrijkste uitgangspunten van de Cultuurbeleid voor de periode 2012–2022;
- De gemeente Utrecht werkt met een vierjarige kunstenplanperiode binnen een vastgesteld financieel kader waarbij een adviescommissie het college adviseert over de meerjarige subsidies;
- Dit proces parallel loopt met het landelijke cultuurbeleid en systematiek, waarbij vierjaarlijks de culturele Basis Infrastructuur (BIS) wordt vastgesteld, inclusief middelen van de landelijke cultuurfondsen (Cultuurconvenant);



- De Raad voor Cultuur in Agenda Cultuur 2017–2020 en verder adviseert om de stedelijke regio's meer centraal te zetten in het cultuurbeleid;

Overwegende dat:

- Een dynamische, flexibele kunst- en cultuursector vraagt om een dynamische, flexibele subsidiesystematiek;
- Utrecht een voortrekkersrol kan spelen binnen de G9, het samenwerkingsverband van de negen grootste steden van Nederland, en bij de verankering van de positie van stedelijke regio's binnen het landelijke kunst- en cultuurbeleid;

Spreekt als haar wens uit dat:

- Het Utrechtse cultuurnotabeleid beter moet aansluiten bij de vernieuwingen en de dynamiek in het landelijk cultuurbeleid;
- Hierbij een verantwoordings- en sturingsstelsel hoort waarbinnen ruimte is voor o.a. de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA), de visitaties, de sectoranalyses en eventuele nieuwe instrumenten;
- De balans tussen meerjarige subsidies, projectsubsidies en het flexibel budget verbeterd wordt;
- Er bovendien meer ruimte voor innovatie komt in de Cultuurnota;

Draagt het college op om:

- De aanvraagprocedure, het proces en besluitvorming van de Cultuurnota 2017–2020 te evalueren;
  - Voor de Cultuurnota 2021–2024 onderzoek te doen naar mogelijke verbeteringen en de wenselijkheid van een stedelijke BIS-variant voor Utrecht;
  - De resultaten en vervolgstappen voor het zomerreces van 2017 aan de raad voor te leggen;
- En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Knip, de heer De Vries, mevrouw Freytag, de heer Van Schie, mevrouw Koelmans, mevrouw Van Esch, de heer Oost en mevrouw Metaal-Froon.

Ik wil het college graag een compliment maken voor de Utrechtse aanpak van de radicalisering. Het programma "Utrecht zijn we samen" is in Nederland toonaangevend. Dat is opgezet als programma tegen radicalisering, maar eigenlijk gaat dat over veel meer, bijvoorbeeld over praktische zaken als het kunnen meedoen omdat men de taal spreekt. Het gaat over de vraag hoe wij samen Utrecht vormen. Deze aanpak werkt vooral zo goed omdat ze niet is gericht op polarisering, maar op verbinding, niet op uitsluiting, maar op meedoen en niet op wegzetten van groepen, maar op het betrekken van individuen. Utrecht zijn we samen.

Laten wij hieraan een voorbeeld nemen en deze manier van denken vaker toepassen. Met de verkiezing van Donald Trump en in Nederland de opkomst van de PVV en Denk laten de kiezers zien dat zij zich door de gevestigde politiek niet gehoord voelen. Veel mensen zijn teleurgesteld. Hun vertrouwen in de politiek is geschaad. Zij kunnen niet meekomen en hebben het gevoel geen kansen te krijgen.

Het is aan de raad om het vertrouwen van de inwoners te blijven verdienen. Dat betekent dat wij naar hun zorgen moeten luisteren en laten zien dat wij die delen, zonder te vervallen in holle retoriek of loze beloften.

Ik wil, in en met deze raad, blijven zoeken naar het verbinden van al onze inwoners. Laten wij tolerantie en begrip weer tot norm verheffen. Laten wij identiteit vooral niet reduceren tot een paspoort. Daarmee doen wij onszelf tekort. Niet elk kinderfeestje of ieder handelsverdrag stelt onze identiteit ter discussie, wat die ook moge zijn.

Niet elk meningsverschil hoeft te escaleren in een debat over wie wij zijn en waar wij vandaan



komen. Pas dan creëren wij echte kansengelijkheid. Laten wij de verscheidenheid van alle Utrechters koesteren. Want dé Utrechter bestaat niet.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA-fractie): Voorzitter! Bij de behandeling van de Voorjaarsnota eerder dit jaar heb ik het college een compliment gemaakt. Wij hebben toen een aantal besluiten kunnen nemen waarmee de CDA-fractie blij was, bijvoorbeeld over het sluiten van de Hardebollenstraat, de koerswijziging op de huishoudelijke hulp en de terugkeer van groene golven in het verkeersbeleid. Bij de behandeling van de Voorjaarsnota heeft mijn fractie het college ook een opdracht meegegeven voor het vervolg. Die opdracht was: 'laat het hier niet bij zitten, pak door!'. Twee voor ons belangrijke moties zijn raadsbreed aangenomen, de motie over stageplaatsen voor MBO'ers en de motie 'Noem het buurtje bij de naam'. Die moties staan voor belangrijke onderdelen van onze visie op de stad: één waarbij de samenleving voorop staat en de overheid aansluit waar dat past en nodig is. Helaas heeft het college met die twee moties nog veel te weinig gedaan, net als met de bredere opdracht om de samenleving voorop te zetten. Wie mee wil doen in onze samenleving moeten wij ondersteunen. Wie niet mee wil doen, maar alleen wil profiteren van de samenleving, moeten wij hard aanpakken.

Waar het college ervoor kiest om krakers korting te geven op hun schulden en om huisjesmelkers dwangsommen te laten ontlopen, wil de CDA-fractie inzetten op extra toezicht en handhaving.

Waar het college schoorvoetend de korting op de huishoudelijke hulp terugdraait, kiest de CDA-fractie ervoor om extra te investeren zodat ouderen en gehandicapten kunnen blijven meedoen in de samenleving.

Waar het college bezuinigt op sportverenigingen, waar het college wachtlijsten voor kinderen die willen sporten laat voortduren, kiest de CDA-fractie er juist voor om te investeren in de kracht van verenigingen en in hun accommodaties.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! De heer Van Waveren zegt dit allemaal gemakkelijk, maar in de tegenbegroting staat dat de CDA-fractie flink wil korten op dit soort instellingen: € 2 miljoen op subsidies, cultuur, onderwijs, sport, sportverenigingen, verenigingsleven, € 23 miljoen op Utrechters die een tijdelijke steun nodig hebben, de CDA-fractie wil korten op steun bij reïntegratie, op consultatiebureaus, op het steunpunt Mantelzorg, buurtzorg, corporaties en huisuitzetting. Dat is een beetje contrair aan het verhaal dat de heer Van Waveren nu vertelt.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Geenszins, voorzitter. Ik begrijp dat de heer Verschuure stond te popelen, net als toen de PvdA-fractie aan het woord was en hij een briefje over de tegenbegroting had klaarliggen, om dat punt meteen te maken. Ik ben daarmee blij, want dat geeft mij de kans om meteen goed neer te zetten hoe onze aanpak verschilt van die van het college. Waar het college kiest voor een enorm geprofessionaliseerde inzet van de gemeente, via al die organisaties waar de heer Verschuure het geld naartoe wil laten lopen, kiezen wij juist voor de verenigingen en organisaties van mensen zelf, de stichtingen waar vrijwilligers werken, om die voor een veel belangrijker deel de uitvoerder van het beleid te laten zijn. Waar men ervoor kan kiezen om het buitenspelen van kinderen door sociaal makelaars te laten begeleiden, kan men ook kiezen voor een veilige omgeving en investeren in verenigingen. Daarmee kan men ook begeleiding organiseren. Dat is het verschil tussen het voorstel van de CDA-fractie en dat van het college.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik ben benieuwd. De heer Van Waveren zegt dat hij veel van dit soort dingen wil versterken. Ik zal die niet allemaal herhalen. In de tegenbegroting schrapt de CDA-fractie veel van dit soort dingen. De heer Van Waveren geeft een dubbel signaal af. Hoe kan hij



€ 23 miljoen schrappen op Utrechters die tijdelijk hulp nodig hebben; hoe kan hij € 2 miljoen schrappen op subsidies voor cultuur en € 2 miljoen op subsidies in het algemeen? Dat zijn toch juist de verenigingen die de heer Van Waveren bedoelt? Ik ben benieuwd hoe de heer Van Waveren dat zal doen. Kan hij een paar instellingen noemen?

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ik wil daar altijd voor waken. Ook de heer Verschuure weet dat wij altijd oppassen om individuele subsidiebesluiten aan de orde te stellen. Laten wij cultuur als voorbeeld nemen. De CDA-fractie heeft de afgelopen jaren gezegd dat wij daarop fors kunnen bezuinigen. Zie een aantal thema's waar veel geld naartoe gaat, naar professionele instellingen, naar clubs met veel betaalde krachten waar grote subsidiebedragen naartoe gaan. Wij moeten bekijken of daar minder subsidie naartoe kan. Als de heer Verschuure onze tegenbegroting goed heeft gelezen, ziet hij dat wij vanaf 2019 juist voor amateurkunst en muziekverenigingen een half miljoen extra uittrekken. Wij kiezen ervoor om te investeren in plekken waar de mensen zelf vrijwillig aan cultuur doen omdat zij dat zelf belangrijk vinden. Wij kiezen ervoor om dat geld niet allemaal te investeren in professionele clubs waarvan het bereik misschien een stuk minder groot is.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Het volgende is een oude CDA-grap: kan de heer Van Waveren mij drie voorbeelden noemen van culturele instellingen waarop hij wil bezuinigen? Hij moet € 2 miljoen invullen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ik heb de heer Verschuure zojuist gezegd dat ik het niet chic vind om individuele instellingen bij de naam te noemen. Dat past niet in de systematiek. Wij hebben ons in de commissievergadering van het op deze manier discussiëren gedistantieerd. In de commissievergadering was de vraag belangrijk hoe de raad met de individuele keuzes moet omgaan. Wij hebben andere keuzes gemaakt. Twee elementen zijn voor ons belangrijk. Wij vinden dat naar film niet veel geld hoeft te gaan. Bezoekersaantallen zijn belangrijk. Daarmee wordt duidelijk hoeveel mensen met de cultuur worden bereikt. In de cultuurbegroting zijn zaken aan te wijzen waar zeer weinig mensen naartoe gaan, maar waar per kaartje een enorm bedrag aan subsidie wordt gegeven. Dat moeten wij niet doen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Oké, wil de heer Van Waveren dan misschien twee voorbeelden noemen? De € 2 miljoen heeft hij nog lang niet ingevuld.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Het is heel fijn dat ik van de heer Verschuure telkens tijd krijg om onze standpunten toe te lichten.

De **VOORZITTER**: Ook ik zie dat met afgrijzen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Ik vind het niet verstandig om individuele instellingen te noemen. Ik noem thema's waarop wij willen bezuinigen. Dat is de systematiek van de cultuurbegroting.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Ik vind het voorbeeld van de film zo leuk. Ik kan mij nog herinneren dat de CDA-fractie een van de meest hartstochtelijke voorvechters was van Artplex in de Bieb++. Dat was niet gratis.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Dat klopt. De heer Schipper was aanwezig in de



commissievergadering waarin wij duidelijk maakten dat Artplex – de verplaatsing van 't Hoogt – niet ons favoriete deel van het geheel was, maar dat was wél een onderdeel van het verhaal. Het belangrijkste argument was dat wij op het Smakkelaarsveld ervoor moeten zorgen dat daar geen leeg en lullig parkje komt, maar dat wij moeten investeren in iets dat mensen trekt en dat op de Stadsboulevard voor levendigheid zorgt. Daar staan wij nog steeds achter.

Waar het college bezuinigt op sportverenigingen, waar het college wachtlijsten voor kinderen die willen sporten laat voortduren, kiest de CDA-fractie voor investeren in de kracht van verenigingen en hun accommodaties.

Waar het college erop wijst dat vanaf het tuinhok de rat onder verantwoordelijkheid van de woningbouwcorporatie valt, roept de CDA-fractie op om rattenoverlast in Kanaleneiland aan te pakken.

Zomaar een paar voorbeelden, maar die laten zien waar wij vinden dat college tekort schiet. Dat gaat over het gehele beleid en het gehele college. De opdracht die de CDA-fractie het college wil geven, is daarom: zet de samenleving voorop. Denk minder vanuit ambtelijke afdelingen en verantwoordelijkheden, minder vanuit beleidsplannen, maar denk veel meer vanuit bewoners en buurten, organisaties, verenigingen en stichtingen die al geweldig werk doen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik kan hier niet zo goed tegen. De heer Van Waveren zegt dat wij hierin moeten investeren, maar ik zie in de tegenbegroting staan dat hij fors wil korten op het Re-integratiespoor 1, lichte opvoedingsondersteuning, de consultatiebureaus, steun voor vrijwilligers en het Steunpunt Mantelgroep. Daarop gaat hij nu niet in. Enerzijds zegt hij dat wij daarin extra moeten investeren, maar in de tegenbegroting kort hij daarop € 23 miljoen. Dat kan ik niet met elkaar rijmen. Kan hij daarop nog even ingaan?

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Met plezier. De CDA-fractie is huiverig voor de onderdelen van het re-integratiebudget – wij maken ons daarover al tijden zorgen – zoals werktrainingen en individuele trajecten met een laag scoringspercentage. Wij vinden dat wij geen individuele aanpakken, die duur zijn en alleen een beperkt effect hebben, moeten blijven financieren. Wij moeten zoeken naar middelen om mensen in het algemeen te wapenen om in de samenleving mee te doen. Zie onze inzet om mensen de Nederlandse taal te leren en de inzet voor mensen die van nature niet in staat zijn om in de samenleving mee te doen. Het hoeft van ons niet per se helpen aan werk te zijn, als de eerste stap meedoen met vrijwilligerswerk is, hebben wij er vertrouwen in dat de volgende stap kan worden gezet. Dan zullen werkgevers daarbij een betere rol spelen als de arbeidsmarkt er om vraagt. Dat is effectiever dan nu allerlei mensen klaar te stomen voor banen die er niet zijn. Dat leidt alleen maar tot teleurstelling en kost veel geld.

Zet de samenleving voorop. Wij hebben daar vandaag een aantal concrete voorstellen bij over stichtingen en organisaties die in onze stad zorgen voor levendigheid, activiteiten en verbinding. Die zijn goud waard. De inzet van hun vrijwilligers is onmisbaar, maar toch zien wij dat die vaak afhaken. Het is een kleine moeite om ervoor te zorgen dat zij vanuit de gemeente in ieder geval geen drempels ervaren, maar ondersteuning voelen.

In de commissievergadering hebben wij voorgesteld om met een verenigingendossier te werken, vergelijkbaar met het ondernemersdossier. Een online omgeving, waar verenigingen, als zij dat willen, hun zaken met de gemeente kunnen regelen. Wij vinden de reactie van het college halfslachtig. Daarom vraag ik nog een keer expliciet om de toezegging dat het college binnen een redelijke termijn de haalbaarheid hiervan zal onderzoeken. Zo niet, dan hebben wij hiervoor een motie achter de hand.

Wie ook mee willen doen, zijn de vele MBO'ers in de stad. Helaas zijn er teveel studenten die uitvallen omdat ze geen stage kunnen krijgen en daarom hun opleiding niet kunnen afronden of



vertraging oplopen. Daarom was ik blij met de raadsbrede steun voor mijn motie tijdens de behandeling van de Voorjaarsnota. Ik was echter erg ongelukkig met de beperkte uitvoering daarvan door het college in de onderhavige begroting. Ik heb daarom de motie 'pak tekort stageplaatsen aan - deel 2', bij mij. Ik heb daarin de instrumenten niet willen vastleggen, in onze tegenbegroting kan men ideeën daarover vinden, maar ik geef het college graag de ruimte om in overleg met ondernemers en scholen een gedragen aanpak te organiseren. In dezelfde motie doe ik ook een voorstel om voor de aanpak zo spoedig mogelijk wat geld beschikbaar te krijgen, want zonder middelen is die gedoemd te mislukken. Ik dien de motie nu in.

### "Motie 191

#### **Pak tekort stageplaatsen aan 2**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter vaststelling van de begroting 2017,

Constaterende dat:

1. Er een tekort aan stageplaatsen is,
2. Het afronden van een stage ('beroepspraktijkvorming') verplicht onderdeel is van de opleiding en noodzakelijk voor het afronden van de opleiding,
3. De raad bij de bespreking van de voorjaarsnota motie 104 heeft aangenomen, waarin het college wordt opgeroepen tot extra inzet te komen om het aantal MBO'ers zonder stageplaatsen te minimaliseren,

Voorts constaterende dat,

4. Het college bij de Jaarrekening 2015 een bedrag van ca. € 1,1 miljoen heeft afgeboekt vanwege de administratieve afwikkeling van de overgang van de belastingdienst naar de Bghu,
5. Inmiddels gebleken is dat hiervan € 450.000,- door de Bghu alsnog aan de gemeente wordt overgemaakt,

Overwegende dat:

1. Het onwenselijk is dat studenten studievertraging oplopen door een gebrek aan stages of slechte matching,
2. Het college komend jaar flink aan de slag moet om te zorgen voor goede stagebemiddeling en onvoldoende middelen voor zijn opgenomen in de begroting,

Voorts overwegende dat:

3. De voorzichtigheid bij de jaarrekening 2015 nu zorgt voor investeringsruimte waar nog geen verplichtingen tegenover staan,

Verzoekt het college:

1. De extra inzet voor het stimuleren/organiseren van stageplaatsen, in het bijzonder voor MBO-studenten, voortvarend ter hand te nemen en daarvoor de hierbovengenoemde, vrijvallende middelen in te zetten.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Bouazani en mijzelf.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Van Waveren zegt ruimte te laten aan het college voor de invulling. Dat is natuurlijk mooi. Ik neem toch ook aan dat de heer Van Waveren niet zit te wachten op de € 450.000,00 om alleen extra ambtenaren aan te nemen. Kan hij een richting noemen waaraan hij denkt?



De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Mevrouw De Boer heeft helemaal gelijk, zeker als ze mijn debatje met de heer Verschuure zojuist heeft gevolgd. Wij dachten eerst scholen de mogelijkheid te geven om een specifieke stagecoördinator aan te stellen die daarvoor meer tijd heeft en dat het geen mensen zijn die dat er naast moeten doen en daarvoor dus eigenlijk weinig tijd hebben. Wij hebben voorgesteld om het te doen zoals bij de vrijwilligerscentrale voor de maatschappelijke stage. Dat is een andere doelgroep. Er moet iemand zijn die bemiddelt tussen organisaties en scholen zodat een afstemming ontstaat bij de pieken en de dalen daarin. Daarin willen wij graag investeren.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik begrijp juist dat de heer Van Waveren de enige vrijwilligerscoördinator via de € 21 miljoen heeft wegbezuinigd. Ik snap niet wie dat moet doen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Dan weet de heer Verschuure meer dan ik.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Dat staat in de tegenbegroting van de heer Van Waveren.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Nee, dan is de heer Verschuure selectief aan het shoppen. Als men met de heer Verschuure debatteert, gaat men vanzelf op een of andere manier Engels praten.

De **VOORZITTER**: Dat is geheel terzijde.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ja, dat is geheel terzijde, maar het is een verderfelijke invloed.

Nee, wij bezuinigen niet het gehele re-integratiebudget weg. De heer Verschuure begrijpt dat er een veel groter budget is voor maatschappelijke ondersteuning. Wij bezuinigen daarvan een deel weg. Ik heb net aangegeven welke onderdelen dat zijn.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Denkt de heer Van Waveren ook aan projecten als Stagestraat of DOK030?

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Stagestraat is specifiek genoemd in de motie die vóór de zomer is ingediend. Daarin wordt gewag gemaakt van het verbreden van de Stagestraat. Ik heb het college ervoor gecompimenteerd dat het in de begroting op drie extra plekken een Stagestraat heeft opgenomen. De doelgroep daarvan bestaat uit mensen met een bijstandsuitkering en daar uitkomen. Als de Stagestraat wordt verbreed en voor andere doelgroepen wordt ingezet, dan juich ik dat van harte toe. Als het blijft bij de huidige werkwijze dan vind ik dat te weinig. De instrumenten die mevrouw De Boer noemt, vind ik goed.

Men leest in onze tegenbegroting ook voorstellen voor extra leerplichthandhaving.

Meedoen in de samenleving betekent dat men in de stad moet kunnen wonen. De CDA-fractie en vele anderen in de raad zetten zich in om de woningmarkt in balans te houden. Wij zien een knelpunt bij de middeldure huur. Bij de uitgifte daarvan hebben wij daarop invloed, maar daarna hebben wij op de huurprijs geen greep meer. Ik dien een motie in om daaraan meer sturing te kunnen geven.

#### **"Motie 192**

#### **Afspraak = afspraak ook bij middeldure huurwoningen**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter vaststelling van de begroting 2017



Constateerend dat:

1. In Utrecht een tekort is van 250–1250 aan middeldure huurwoningen (710–900 euro per maand) per jaar;
2. De vraag naar middeldure huurwoningen t/m 2024 1500–2500 woningen per jaar bedraagt;
3. De gemeente Utrecht om deze reden een actieplan middeldure huur in het leven heeft geroepen;
4. Met marktpartijen invulling wordt gegeven aan dit actieplan door afspraken te maken over de het aantal en de prijs van te bouwen middeldure huurwoningen;

Overwegende dat:

1. Bij diverse ontwikkelingen (oa Neudeflat en Zijdebaaien) de aanvangshuurprijzen hoger zijn dan 710–900 euro of kort daarna worden verhoogd zodat ze niet meer in de categorie middeldure huur vallen;
2. De instrumenten die worden gebruikt om de afspraken te handhaven (bijv hogere grondprijs en het moment van toetsing aan de afspraken (bij oplevering), ruimte laat aan marktpartijen om af te wijken van de bedoeling van de gemeente Utrecht met het actieplan middeldure huur;
3. Het vanuit de tekorten/vraag die er is in Utrecht naar middeldure huur wenselijk is dat de opgeleverde woningen langere tijd huurprijzen hebben die vallen onder de categorie 'middeldure huur';
4. De gemeente op het moment van oplevering toetst of de gemaakte afspraken zijn nagekomen en afhankelijk van de grondpositie instrumenten inzet;

Verzoekt het college om:

1. Te zoeken binnen haar publiekrechtelijke- en privaatrechtelijke mogelijkheden (afhankelijk van de grondpositie van de gemeente Utrecht) om de afspraken met marktpartijen over de aantallen en hoogte van de huurprijs van middeldure huurwoningen voor langere tijd te borgen en afdoende te kunnen handhaven;
2. De raad uiterlijk tijdens de Voorjaarsnota 2017 hierover een voorstel voor te leggen.  
En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Brussaard, de heer Işik, de heer Zwanenberg, mevrouw Uringa, mevrouw Schilderman en mevrouw Freytag.

Veel ouderen willen meedoen aan de samenleving, maar hebben toch moeite om de straat op te gaan. Wij willen het college vragen om als proef een aantal concrete routes die veel door ouderen worden gebruikt aan te pakken: routes tussen zorgcomplexen en winkelcentra, zoals bijvoorbeeld tussen Winkelcentrum Kanaleneiland en Woonzorgcentrum Transwijk. Breng daar de knelpunten in beeld en bekijk welke maatregelen uit te voeren zijn. Zonodig heb ik daarvoor een motie achter de hand.

Wie mee wil doen, steunen wij, maar wie zich niet aan de regels houdt, pakken wij aan. Want vandalen, overlastgevers en fraudeurs zijn niet alleen hinderlijk, maar jagen de hele samenleving op kosten. De overheid moet daar duidelijk en zichtbaar tegen optreden. Ik dien daarom het volgende amendement in.

#### **"Amendement 50**

##### **Investeren in veiligheid**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter vaststelling van de begroting 2017,

Constateerend dat:

1. In de begroting 2017 een bedrag is opgenomen voor de gemeentelijke bijdrage aan de



Veiligheidsregio Utrecht (VRU) dat € 600.000 hoger is dan in de vastgestelde begroting van de VRU is opgenomen,

2. Het aantal uren inzet op toezicht en handhaving de afgelopen jaren is afgenomen,
  - Op het onderdeel 'veiligheid' van 108.000 uur in 2013 naar 81.000 in 2016,
  - Op het onderdeel 'Schoon en heel' van 46.296 uur in 2013 naar 38.302 in 2016,
  - Op het onderdeel 'Huisvesting' van 15.270 uur in 2013 naar 11.573 in 2016,

Overwegende dat:

1. Een wijziging van de VRU begroting altijd via de raad gaat voor een zienswijze en daarna besluitvorming in het AB heeft,
2. Het onwenselijk is om vooraf reserves aan te houden voor mogelijke begrotingswijzigingen,
3. Risico's, ook in GR'en, als ze er zijn in het risicomodel behoren te worden opgenomen,
4. Er in het risicomodel voldoende ruimte is om tegenvallers bij de VRU, wanneer ze niet binnen die organisatie kunnen worden opgevangen, af te dekken,
5. Juist in deze onderdelen van het handhavingsprogramma belangrijk werk wordt gedaan in buurten met veel overlast, om vervuiling tegen te gaan en om huisjesmelkers aan te pakken,

Besluit:

1. In de begroting 2017 het bedrag van € 600.000 dat niet nodig is om de begrote bijdrage aan de Veiligheidsregio Utrecht te betalen in te zetten

in het handhavingsprogramma openbare ruimte en bebouwde omgeving 2017 voor:

- € 300.000 op het onderdeel 'Veiligheid'
- € 100.000 op het onderdeel 'Schoon en heel'
- € 100.000 op het onderdeel 'Huisvesting'

En in het handhavingsprogramma sociaal domein voor:

- € 100.000 op het onderdeel 'daadwerkelijk sanctioneren en invorderen'

2. Eventuele risico's op een hogere bijdrage aan de VRU, zoals gebruikelijk, in het gemeentelijk risicomodel op te nemen en de begroting 2017 hierop aan te passen

En gaat over tot de orde van de dag."

Het amendement is ondertekend door mijzelf.

Het merendeel van de ondernemers in onze stad werken samen en willen ook meedoen in de samenleving. De ondernemersvereniging woonboulevard is er zo één. Echter, er lopen al twee jaar gesprekken met hen over de aanpak van de parkeerproblematiek. Begin dit jaar moest er een raadsmotie aan te pas komen om het college aan de slag te laten gaan met de plannen voor een blauwe zone. En vervolgens presteert het college het om die alsnog niet te regelen. Wij spreken daarover volgende week in de commissievergadering, maar wat de fracties van CDA en PvdA betreft, zullen wij het gewoon regelen.

### "Motie 193

#### **Genoeg getreuzeld met die blauwe zone op de woonboulevard**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter vaststelling van de begroting 2017,

Constateernde dat:

1. We al een eeuwigheid bezig zijn om dit te regelen,
2. De raad een motie heeft aangenomen,
3. De reserve parkeerexploitatie ruim gevuld is.



Overwegende dat:

1. Het nu wel lang genoeg geduurd heeft,
2. Ondernemers zitten te wachten op een oplossing,
3. Het overleg over afspraken en dekking van de kosten nog loopt,

Verzoekt het college:

1. Per direct een start te maken met de uitvoering van een pijot met een blauwe zone op de woonboulevard en de kosten te dekken uit de reserve parkeereexploitatie,
2. Dit besluit te verwerken bij de eerstvolgende begrotingswijziging.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Post en mijzelf.

Weet u wie ook profiteren van onze gemeentelijke investeringen zonder dat wij daarvoor voldoende terugkrijgen? Dat zijn ondernemers die het woord "social" in hun naam moeten opnemen om te bewijzen dat ze dat zijn. Het is net als de democratische volksrepublieken van weleer: als je het zo nadrukkelijk moet zeggen, is er waarschijnlijk iets aan de hand.

Vóór de zomer kreeg wethouder Jansen de opdracht om het Staffhorstpand voor maximaal vijf jaar te verhuren. De commissievergadering moest hals over kop worden ingepland omdat de wethouder vóór de zomer het contract moest tekenen, maar toch is het pas vorige week getekend en op heel andere voorwaarden.

De CDA-fractie is voorstander van eerlijk ondernemen. Dat is dus niet het zonder risico met 20% korting huren van een door de gemeente opgeknapt pand, midden in de binnenstad en voorzien van een horecabestemming, een stel consultants en een Engelse naam. Men krijgt van de gemeente ruim drie ton toe. Wij zullen daarover in de commissievergadering nog spreken. De CDA-fractie is over deze gang van zaken absoluut niet tevreden.

"De samenleving voorop" is onze opdracht aan het college. Dat betekent dus ook iets voor hoe de overheid daarmee omgaat. Juist de gemeente moet zich aansluiten bij de belevingswereld van de inwoners en zich daaraan aanpassen. Dat betekent bijvoorbeeld iets voor de prioriteiten in het handhavingsbeleid. Afgelopen weken hield de politie controles op de Zuilense ring en de Einsteindreef. Ze pakte veel hardrijders aan. Voor de fracties van CDA en Christenunie was dat reden om in de commissievergadering te vragen om meer inzet. Over hardrijders wordt veel geklaagd.

De antwoorden van de burgemeester en wethouder Van Hooijdonk vonden wij veel te afhoudend. Natuurlijk gaan wij niet direct over de inzet van de politie, maar de gemeente heeft daarop wel een grote invloed. Wij willen dat het college transparant maakt welke prioriteiten worden gekozen. Ik dien de motie meteen in.

#### **"Motie 194**

##### **Duidelijke prioriteiten voor politie-inzet**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter vaststelling van de begroting 2017,

Constaterende dat:

1. Politie en gemeente onderscheiden bevoegdheden en rollen hebben,
2. Inzet van politie van groot belang is om criminaliteit en overtredingen aan te pakken waar de gemeente zelf geen bevoegdheden heeft,
3. Er een (in principe nagenoeg eindeloze) roep is om meer inzet van politie bij allerlei vormen van overlast en criminaliteit,

Overwegende dat:



1. Het college en de burgemeester nauw samenwerken met de politie,
2. Er gemeentelijke invloed op de prioriteiten bij de politie is,
3. Het wenselijk is om de ruimte voor beïnvloeding en de keuzes daarin helder te maken voor de raad én de inwoners van de gemeente Utrecht,

Roept het college en de burgemeester op:

1. Helderheid te scheppen over keuzes in de politie-inzet in Utrecht en de wensen/prioriteiten van de gemeente Utrecht daarbij,
2. Deze prioriteiten jaarlijks, bijvoorbeeld bij het handhavingsprogramma, met de raad te delen,
3. De aanpak van hardrijders binnen de bebouwde kom hoge prioriteit te (blijven) geven.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Uringa en mijzelf.

Later dit jaar spreken wij nog over de toekomst van de wijkparticipatie. De CDA-fractie wil meer buurtgerichte inzet die aansluit bij de belevingswereld van de inwoners, indachtig onze motie "Noem het buurtje bij de naam". Daarom herhalen wij alvast onze oproep om buurtverenigingen en buurtcomités onder voorwaarden van draagvlak en continuïteit een formele status te geven. Dat is helder naar hen én helder voor de ambtelijke organisatie die met alle gemeentelijke ambities op dit niveau aan de slag moet gaan.

Ik begrijp dat dit een heel aantal goede punten is, waarbij de collega's zich graag aansluiten. En daarom hebben ze ook weer netjes gebundeld in onze tegenbegroting. Als wij die vanavond aannemen, trek ik de andere voorstellen in. Dan zijn wij sneller klaar.

### **"Amendement 51**

#### **De samenleving voorop – TEGENBEGROTING CDA**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op tien november 2016, ter bespreking van de gemeentebegroting voor 2017,

Overwegende dat:

1. De raad ervoor kiest om:
  - Te investeren in actieve deelname in de samenleving, als vrijwilliger, in werk, op school en elders,
  - Te investeren in veiligheid, door extra handhaving en de aanpak van gevaarlijke plekken in het verkeer,
  - De bezuinigingen op sportverenigingen en de kerkenregeling terug te draaien,
2. Het mogelijk is om financieel solide, betere keuzes te maken, dan het college voorstelt,

Besluit:

- De wijzigingen die in de bijgevoegde tegenbegroting van het CDA worden voorgesteld in de begroting te verwerken.

En gaat over tot de orde van de dag."

Het amendement is ondertekend door mijzelf.

Onze tegenbegroting zet de samenleving voorop, letterlijk zelfs. Men zal daarin een aantal bekende voorstellen aantreffen van de afgelopen jaren. Een aantal treft men niet meer aan, omdat het college onze voorstellen – zoals inmiddels bijna gebruikelijk is – na wat gesputter bij de begroting gewoon voor een groot deel in de Voorjaarsnota heeft verwerkt.

Ik wil vanaf deze plek graag de ambtenaren bedanken die ons hebben gesteund en geadviseerd bij



het opstellen van de tegenbegroting. Wij waarderen die steun zeer.

Ik rond af. Deze begroting, voorgesteld door het college, kan nog veel beter, maar niet alleen dat: ook het optreden en het handelen binnen de kaders van de begroting is belangrijk. Daar is nog een wereld te winnen. Ik roep het college en de raad op om samen met de CDA-fractie de samenleving voorop te zetten. Dan kunt u op onze steun rekenen. Anders niet.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Gisteren is een wereldleider gekozen die een muur wil bouwen om mensen buiten te sluiten. Hij zegt dat de opwarming van de aarde een leugen is. De man staat bol van haat. Ik was ontzet toen ik woensdag wakker werd, maar dat sloeg al snel om in strijdbaarheid. Dus stuurde ik een tweet: Keuze voor Trump bewijst hoe hard een omslag nodig is. Van arrogantie naar empathie. Van haat zaaien naar bruggen bouwen. Van verrijken naar eerlijk delen. Daarna herlas ik mijn speech en realiseerde ik mij dat ik daarin vooral tegenstellingen noemde, terwijl wij het samen moeten doen. Juist nu. Laat Utrecht een voorbeeld zijn van hoe wij met elkaar omgaan en hoe wij voor elkaar zorgen. Laten wij samen ervoor zorgen dat ieder mens gelijke kansen krijgt en ieder kind zijn dromen kan najagen. Laten wij in dit debat de verschillen niet verdoezelen, maar vooral ook dat benoemen wat ons bindt.

Vandaag bespreken wij de begroting van 2017. Dat is voor de raad het moment om punten aan te scherpen en te laten zien welke financiële keuzen wij maken. Met plezier heb ik ook de tegenbegrotingen van de fracties van CDA en de PvdA gelezen. Mijn complimenten aan de heer Van Waveren, mevrouw Haage en de raadsleden, medewerkers en ambtenaren.

De tegenbegroting van het CDA is gedegen, maar wij kunnen er helaas niet mee instemmen. De waarden die de CDA-fractie noemt, die men wil verdedigen, steunen wij van harte. De oplossingen van de CDA-fractie staan echter diametraal tegenover de keuzes van de GroenLinks-fractie: bezuinigingen op cultuur, groene energie en een forse hap uit de re-integratie. De PvdA-fractie haalt in de inleiding van haar tegenbegroting een belangrijk onderwerp aan: de toenemende tweedeling. Dat is een onderwerp waarvoor de GroenLinks-fractie al vaak aandacht heeft gevraagd en waarin wij elkaar kunnen vinden. Ik ben benieuwd naar de oplossingen van de PvdA-fractie, maar die staan er helaas nauwelijks in. Ook de dekkingen kunnen wij niet steunen. De GroenLinks-fractie zal niet instemmen met de tegenbegroting van de PvdA-fractie. Graag werk ik echter met de PvdA-fractie samen om de tweedeling te verkleinen.

De GroenLinks-fractie is tevreden met deze stabiele begroting van het college op het gebied van zorg en de manier waarop wij in Utrecht de zorg dichtbij huis hebben georganiseerd; op het gebied van groene energie en de zonnevelden die worden aangelegd en op het gebied van eerlijk wonen, zodat in Utrecht ook plaats is voor de meest kwetsbaren.

Er is in de begroting veel waarmee wij blij mee zijn, maar een aantal zaken willen wij scherper krijgen of bijsturen. Ik zal die per onderwerp aangeven.

Maatschappelijke ondersteuning. De verschillen tussen de gezondheid van Utrechters in verschillende wijken is groot. Deze verschillen hebben niet alleen te maken met goede en toegankelijke zorg en hulpverlening, maar ook met werk, woonkwaliteit, groen en onderwijs. Wij zien gelukkig steeds vaker een integrale aanpak, zoals in Overvecht. De GroenLinks-fractie juicht verdere ontschotting van het beleid toe. Bij de Voorjaarsnota heeft de GroenLinks-fractie gevraagd om een ombudsfunctie voor mensen die zich 'vermalen voelen tussen alles wat niet kan'. Wij vinden het belangrijk om tegenkracht te organiseren en om ervoor te zorgen dat mensen die vastlopen met hun klacht terecht kunnen bij een onafhankelijke persoon of instantie. De GroenLinks-fractie gaat graag zo snel mogelijk met de stad in gesprek over de vraag hoe wij deze functie moeten invullen. Kan de wethouder aangeven wanneer wij hierover meer informatie kunnen verwachten?



Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Net als de GroenLinks-fractie pakken wij de tweedeling aan en zijn enthousiast over de versnelling Overvecht. Wat wil de GroenLinks-fractie doen voor andere buurten waar het net als in Overvecht slecht gaat? Waar de werkloosheid groot, de gezondheid slecht en een integrale aanpak nodig is? Waarom stemt de GroenLinks-fractie niet met de PvdA-fractie in om in deze buurten te investeren?

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Wij willen best in buurten investeren. Volgens mij gebeurt dat al. Ik weet niet precies waar mevrouw Haage op doelt.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Dat is juist een van de punten in de tegenbegroting die mevrouw De Boer niet steunt, maar waarmee volgens ons de tweedeling wordt aangepakt. De aanpak bestaat uit het doen van een investering. De aanpak van de krachtwijken loopt af. Wij moeten dus iets nieuws verzinnen. Wij denken dat een grote wijkaanpak minder nuttig is en dat wij op buurtniveau slimmer moeten investeren.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Wij zijn er op zichzelf niet tegen om op buurtniveau investeringen te doen. De PvdA-fractie stelt echter volgens mij een soort voortzetting van de krachtwijkenaanpak voor. Mevrouw Haage zegt zelf dat wij dat in grote buurten niet op die manier moeten doen. Wij willen liever samen met de burgers bekijken wat nodig is en waar de problemen zijn en dan maatregelen nemen. Wij moeten niet bij voorbaat geld in een buurt stoppen waarvan wij nog niet weten of dat nodig is en waarin dan precies moet worden geïnvesteerd.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Volgens mij zijn wij het op zichzelf eens over het doel, maar niet over hoe wij daartoe kunnen komen. De problemen haalt mevrouw De Boer uit de wijkenmonitor. Wij allemaal kennen de buurten waar het er minder aan toe gaat, bijvoorbeeld Kanaleneiland Noord of Lombok Oost. Ik vind dat mevrouw De Boer oogkleppen opzet door te zeggen dat wij daar al wat doen. Alles wat aandacht krijgt, groeit. Juist als wij daarin investeren op een andere manier dan vroeger – van hoe wij het vroeger deden, hebben wij geleerd – moet de GroenLinks-fractie ertoe te bewegen zijn om de buurten integraal aan te pakken. Dat doet zij nu niet, is mijn conclusie.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Wij zijn daartoe zeker te bewegen, bijvoorbeeld inzake Lombok Oost. Daar vinden gesprekken plaats over wat daar moet gebeuren aan veiligheid en inrichting van de openbare ruimte. Daarvoor wordt een integraal plan gemaakt. Dat komt dadelijk in mijn verhaal terug. Volgens mij zijn wij het in principe met elkaar eens. Het gaat alleen om de vraag of wij krachtwijkengeld uittrekken of dat wij per gebied bekijken wat precies nodig is en zoeken wij daar het geld bij. De PvdA-fractie en wij verschillen meer over de middelen dan over de doelen.

Groene energie. Utrecht hoort bij de top van meest duurzame steden ter wereld. Dat was een mooie krantenkop. De GroenLinks-fractie is blij dat wij weer een stap in de goede richting hebben gezet. Dankzij de motie Pauzelandchap Rijnenburg krijgt Utrecht de komende jaren ruimte voor ontwikkelingen op het gebied van wind- en zonne-energie.

Zoals wij in het energieplan met de stad hebben afgesproken, zullen wij initiatieven van harte toejuichen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik werd zojuist door mevrouw De Boer ondervraagd, maar ik ben benieuwd of zij al initiatieven voor duurzame ontwikkeling heeft gezien. Ik niet. Daarom willen wij



het genoemde platform in het leven roepen. Mevrouw De Boer viel mij daarop aan. Het probleem is echter dat er nog geen initiatieven zijn.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Dat de heer Verschuure mijn opmerkingen als een aanval heeft ervaren, verbaast mij. Ik heb een aantal kritische vragen gesteld. Ik zie niet zo goed wat de gemeente kan doen. Ik vind het goed om te bekijken of wij initiatieven kunnen stimuleren. Ik hoor dat er organisaties zijn met plannen voor initiatieven. Die zijn met allerlei partijen in gesprek. Ik ben niet pessimistisch over de vraag of daadwerkelijk dingen op ons af komen, maar wij zullen dat nog moeten zien. Ik vind het prima om te bekijken of de gemeente daarop kan inzetten.

De heer Van Ooijen zei hetzelfde. In het verleden is een motie ingediend om dat te stimuleren, maar het is mij niet duidelijk wie aan het gesprek moeten deelnemen en waarover zal worden gesproken. Ik hoor straks de reactie van het college daarop.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! De PvdD-fractie vindt het mooi als in de stad initiatieven worden genomen, maar wij zijn benieuwd naar wat het initiatief van de GroenLinks-fractie is. Met alleen wachten op initiatieven van burgers zullen wij geen duurzame stad bewerkstelligen.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Als mevrouw Van Esch vraagt of de GroenLinks-fractie of ik bezig zijn met een inzameling om op Rijnenburg een windmolen te bouwen, is het antwoord "nee". Bij het vaststellen van het energieplan is afgesproken dat wij initiatieven die door burgers worden genomen afwachten, dus dat de gemeente niet zelf initiatieven neemt. De GroenLinks-fractie vindt wel dat de gemeente dit soort initiatieven moet stimuleren. De gemeente moet daadwerkelijk met partijen in gesprek gaan. Dat doet het college volgens mij.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Dat dit bij het vaststellen van het energieplan is afgesproken, verbaast mij van de GroenLinks-fractie. Waarom heeft de GroenLinks-fractie afgesproken om op initiatieven te wachten? De GroenLinks-fractie hoeft daar geen zonnecel of windmolen neer te zetten, maar het zou mooi zijn om te horen wat de GroenLinks-fractie graag wil zien. Waarom is die afspraak gemaakt?

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Volgens mij is bij de totstandkoming van het energieplan een mooi proces doorlopen. Wij hebben mensen in de stad gevraagd wat zij op het gebied van energie willen zien, juist om draagvlak te creëren om allerlei mensen te laten meedenken. Ook de heer Verschuure praat daar vaak over. Daar is een mooi energieplan uit voortgekomen. Daarin staat dat wij allerlei dingen doen. Daar zijn ook de energieagenda's op gebaseerd. Daarin staat echter niet wat de overheid zal bepalen. Daarvoor zijn marktpartijen nodig. De overheid kan dat niet, tenzij ze alles zelf betaalt. Dan ben ik echter erg benieuwd waar men het geld vandaan haalt.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Mevrouw De Boer praat als een wethouder. Ik vraag haar dit echter in haar positie als fractievoorzitter van de Utrechtse GroenLinks-fractie. Wat is haar ideaal voor Rijnenburg?

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Mijn ideaal is dat in Rijnenburg zo snel mogelijk duurzame energie komt. Dat betekent voor mij windmolens en zonnevelden.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Wat vindt mevrouw De Boer ervan dat het allemaal



zo lang duurt?

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Dat vind ik jammer. Wij hebben niet voor niets de motie Pauzelanderschap over Rijnenburg ingediend. Wij kregen signalen omdat het zo lang duurde. Grondeigenaren wisten niet of zij daar het volgende jaar huizen mochten bouwen. Die duidelijkheid hebben wij willen geven in de hoop dat alles nu sneller gaat. Ik deel de bedroefdheid van de heer Van Ooijen dat het allemaal zo lang duurt.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Tussen de regels door bespeur ik dat mevrouw De Boer best voelt voor zo'n gesprek, ook gezien de positieve ervaringen bij het energieplan.

De gemeente kan een gesprek faciliteren, maar gaat niet over de realisatie van de initiatieven. De gemeente kan die stimuleren, maar niet forceren. Daarover gaan de grondeigenaren. Als er initiatiefnemers komen, zullen wij die moeten helpen door het faciliteren van het gesprek. Daarom roep ik daartoe op. Ik hoop daar een beetje op, anders komt het initiatief niet los.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Volgens mij heb ik daarover al genoeg gezegd.

Wonen. Utrecht is populair, dat zorgt ervoor dat woningmarkt weer onder hoogspanning staat. De betaalbaarheid is daardoor een enorm probleem. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) waarschuwde al voor de toenemende tweedeling in de stad: mensen met minder geld worden steeds meer naar de randen van de stad geduwd, waar ze uiteindelijk overheen vallen. Cynisch gezegd: dan is de segregatie opgelost, want dan is heel Utrecht rijk, blank en hoogopgeleid. Dat is echter niet de eerlijke stad die de GroenLinks-fractie voor ogen staat.

De verkoop van sociale huurwoningen in populaire wijken draagt onverminderd bij aan de tweedeling. De GroenLinks-fractie wil daarom dat de verkoop stopt, het liefst vandaag, maar uiterlijk in maart 2018. Ook de groei van middeldure huur biedt kansen voor een groep mensen die nu bijna niet meer in Utrecht kan wonen. Wij steunen de motie van de CDA-fractie om te onderzoeken of de huurprijs van middeldure huurwoningen voor langere tijd kan worden vastgelegd.

Cultuur. De GroenLinks-fractie is trots op onze bloeiende, creatieve culturele sector. Daarom hebben wij in het coalitieakkoord de basis gelegd voor het herstel van de cultuurbudgetten. Wethouder Jongerius heeft dit vervolgens knap voor elkaar gekregen. Het voorstel dat het college aan deze gemeenteraad doet, zullen wij steunen.

Tijdens het cultuurdebat bespraken wij de uitkomsten van de Commissie Van Dockum. De commissie heeft gedegen werk verricht. Wij begrijpen heel goed dat in de stad veel emoties leven. Wij leven mee met de instellingen die geen positieve beoordeling hebben gehad. Er zijn instellingen die een positieve beoordeling hebben gehad, maar geen subsidie. Dat vindt de GroenLinks-fractie vervelend. Wij steunen daarom de motie van de D66-fractie hierover.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Mevrouw De Boer spreekt over gedegen werk. Zij kwalificeert het wél subsidiabel verklaren, maar geen geld geven als vervelend. Doet dat recht aan de problemen waarmee de commissie de raad, het college en instellingen heeft opgezadeld?

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Ik denk inderdaad dat wij door het advies van de commissievergadering echt een probleem hebben op te lossen. Er zijn vijf en een half instellingen die een subsidiabel advies krijgen, maar waar geen geld voor is. De heer Schipper heeft gelijk als hij vindt dat door de commissie een probleem op het bordje van de raad is gelegd. Anderzijds denk ik dat de gemeenteraad daarvoor in het leven is geroepen.



De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik ben blij dat mevrouw De Boer het "vervelend" vindt. Dat geeft een beetje ruimte om iets te doen. Bij de behandeling van de Voorjaarsnota hebben wij een amendement ingediend om het gat te dichten, want ook wij vinden het vervelend. Mevrouw De Boer was tegen dat amendement. Ik zie echter een motie verschijnen waar ik geen chocola van kan maken. Er staat in dat opdracht wordt gegeven om te bekijken welke financiële middelen nodig zijn. Het gedegen onderzoek dat mevrouw De Boer noemt, heeft opgeleverd dat dit uitstekend op papier staat. Het onderzoek hoeft dus niet meer te worden gedaan. Ook het informeren van de raad is niet meer nodig. Wat wél nodig is, is dat de instellingen vóór het einde van dit jaar moeten weten of de gemeente de intentie heeft om in 2018 hiervoor iets te regelen. Is mevrouw De Boer ervoor om die uitspraak bij motie vast te leggen?

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Nee, dat ben ik niet. Bij de Voorjaarsnota hebben wij een integrale afweging gemaakt tussen de dingen die wij toen moesten regelen en het geld dat daarvoor beschikbaar was. Ik ben er niet voor om nu al te zeggen dat deze instellingen per 2018 per definitie geld krijgen. Wij weten niet hoe het beeld er dan uit ziet. Onze intentie is om dat voor elkaar te krijgen, afhankelijk van het beeld bij de Voorjaarsnota en van wat de instellingen zelf willen. Er zijn er die op basis van het advies alles willen laten zitten of willen uitkijken naar andere fondsen.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik weet niet welke instellingen hebben gezegd "laat dan maar zitten". Mevrouw De Boer moet mij dat e-mailbericht maar eens doorsturen. Ik ben daar wel benieuwd naar. Mevrouw De Boer heeft de intentie om dat bij de Voorjaarsnota te regelen. Als de instellingen co-financiers zoeken, willen ze van die intentie kunnen uitgaan. Misschien worden de bedragen lager, maar de intentie is nodig om dingen bij co-financiers voor elkaar te krijgen.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Die intentie hebben wij, maar de integrale afweging maken wij bij de Voorjaarsnota, niet nu.

Over de regels voor het MOA is de gemeenteraad vóór de opening van dit museum glashelder geweest. Het college heeft daarnaar gehandeld, maar de kosten van eventuele leegstand van het landhuis zijn hoog en ongewenst. De GroenLinks-fractie steunt daarom de motie van de D66-fractie hierover.

Dan is er nog dat prachtige podium aan de Pauwstraat, Tabula Rasa. Er is een initiatief om hiervoor een nieuwe invulling te zoeken. Er is tijd nodig om de plannen stevig en uitvoerbaar te maken. De GroenLinks-fractie wil in elk geval tot die tijd het podium voor maatschappelijk gebruik behouden. Daarom zijn wij blij met de toezegging van de wethouder dat samen met cultuurorganisaties een nieuwe invulling wordt bekeken.

Toegankelijkheid. Een eerlijke stad voor iedereen betekent dat iedereen zich vrij en zelfstandig door de stad moet kunnen verplaatsen, ook mensen met een beperking. Bij de Voorjaarsnota heeft de GroenLinks-fractie gevraagd om verbetering van de fysieke toegankelijkheid van de stad door meldingen hierover gemakkelijker te maken en vooral door deze op te slaan en bij periodieke herinrichting te gebruiken. Ook willen wij dat Utrecht mensen met een beperking helpt beter hun weg te vinden.

Wij dienen twee moties in.

#### **"Motie 195**

##### **Slimme routes, toegankelijke routes**

Constaterende dat,

- veel Utrechtse straten niet geschikt zijn voor mensen met een beperking;



- Veel op- en afritten niet geschikt zijn voor mensen met die moeilijk ter been zijn, een rolstoel, rollator of kinderwagen gebruiken;
- Niet-synchroon lopende op- en afritten gevaarlijk zijn;
- Het college heeft toegezegd te communiceren over slimme routes richting de (binnen)stad voor auto's, fietsers en voetgangers;
- Informatie over de toegankelijkheid van de Utrechtse straten voor mensen met een beperking momenteel niet wordt verstrekt via de gemeentelijke website.

Overwegende dat,

- mensen met een beperking veel behoefte hebben aan informatie verstrekking over toegankelijke routes richting de (binnen)stad;
- De gemeente wel communiceert over de toegankelijkheid van panden;
- Voor het bezoeken Van deze panden een logische route noodzakelijk is.

Draagt het college op,

- een aantal slimme routes richting de (binnen)stad voor mensen met een beperking vast te stellen;
- Deze routes te bepalen in samenwerking met belangenorganisaties en ervaringsdeskundigen;
- Helder te communiceren over deze routes via de gemeentelijke kanalen.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Scally, mevrouw Van Esch, mevrouw Metaal-Froon, mevrouw Podt, de heer Eggermont en de heer Post.

### **"Motie 196**

#### **Gemeentelijk geheugen toegankelijkheid openbare ruimte**

Constaterende dat:

- Ondanks de beschikbare kennis bij belangenorganisaties en de gemeente, bij herinrichting van straten niet wordt voldaan aan de afspraken over toegankelijkheid;
- Veel Utrechtse straten niet geschikt zijn voor mensen met een beperking;
- Veel op- en afritten niet geschikt zijn voor mensen met die moeilijk ter been zijn, een rolstoel, rollator of kinderwagen gebruiken;
- Niet-synchroon lopende op- en afritten gevaarlijk zijn;
- Inwoners van Utrecht meldingen kunnen maken over problemen in de openbare ruimte;
- Meldingen over de toegankelijkheid van de openbare ruimte momenteel niet op één plek verzameld of bewaard worden.

Overwegende dat:

- Het college heeft toegezegd, in samenwerking met Solgu, de functie van het meldingssysteem m.b.t. toegankelijkheid onder de aandacht te brengen onder de doelgroep;
- Door groeiende bekendheid van het meldpunt meldingen over toegankelijkheid zullen toenemen, zoals: niet synchroon lopende op- en afritten, te smalle of steile afritten, ontbreken van blindegeleidetegels bij oversteekplekken;
- Een gemeentelijk geheugen van problemen in de openbare ruimte van pas kan komen tijdens (periodieke) renovaties.

Draagt het college op om:

- Meldingen over de toegankelijkheid van de openbare ruimte te administreren;
- De bewaarde meldingen over de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor iedereen



inzichtelijk te maken;

- Deze meldingen te gebruiken om een beeld te krijgen van de benodigde verbeteringen in de toegankelijkheid van de openbare ruimte;
- Gebruik te maken van de meldingen bij herinrichting van een gebied.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Scally, mevrouw Van Esch, mevrouw Metaal-Froon, mevrouw Podt, de heer Eggermont en mevrouw Dibi.

Stapje voor stapje zien wij Utrecht mooier worden. Er komt in Utrecht steeds meer ruimte voor fietsers, voetgangers, OV en de kwaliteit van de openbare ruimte. Wat zijn wij trots op de Daphne Schippersbrug, de Moreelse brug en de Oosterspoorbaan. Met deze grote veranderingen brengen wij de menselijke maat terug in de stad en is er meer ruimte voor ontmoeting. Hetzelfde geldt voor ons plan om het plein voor het stadhuis autovrij te maken. In de commissievergadering hebben wij gehoord dat een overgrote meerderheid van de gemeenteraad enthousiast is over dit plan. Ook onder burgers en ondernemers is daarvoor steun. Wij moeten het gewoon doen. Daarom dienen wij de volgende motie in.

#### **"Motie 197**

##### **Stadhuisplein autovrij**

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op 10 november 2016, ter gelegenheid van het slotdebat van de Begroting 2017,

Constateerende,

- dat de Korte Minrebroederstraat, oftewel het plein voor het stadhuis, een schitterend stadspan is, met leuke terrassen en winkels, dat steeds populairder wordt;
- Dat de toenemende drukte van bezoekers van de binnenstad het beste te combineren is met een goede kwaliteit van de openbare ruimte door ruimte te maken voor fietsers en voetgangers;
- Dat het toestaan van auto's veel ruimte inneemt en het verblijfsgevoel vermindert;
- Dat verschillende ondernemers aan het plein, waaronder Ubica, de Zaak, de Burgemeester, aangeven dat er meer ruimte voor voetganger en fietser zou moeten komen, omdat dit leidt tot een verbeterd ondernemersklimaat.

Overwegende,

- dat de uitbreiding van het voetgangersgebied reeds wordt verkend en besproken met belanghebbenden in de stad;
- Dat voor het Oudkerkhof reeds plannen zijn gemaakt voor herinrichting en de vermindering van het aantal geparkeerde auto's.

Roept het college op,

- zich in te zetten om in elk geval de Korte Minrebroederstraat en de aangrenzende straten (Minrebroederstraat, Annastraat, en Oudkerkhof) toe te voegen aan het fiets- en voetgangersgebied in de binnenstad;
- Hierover in overleg te treden met ondernemers en bewoners in dit gebied, met name over de bevoorrading en alternatieven voor parkeren voor bewoners.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Weistra, de heer Te Ronde en mevrouw Uringa.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Heeft mevrouw De Boer voor dit voorstel een dekking? De



vorige verbouwing kostte volgens mij ongeveer € 800.000,00. Het zal snel die kant op gaan, want het is nu een groter gebied.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Ik weet niet of twee paaltjes € 800.000,00 kosten, maar volgens mij moet het eenvoudig zijn te regelen zonder het plein helemaal opnieuw in te richten.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Dat laatste is volgens mij niet waar. In de Minrebroederstraat zijn veel parkeerplaatsen. Die moeten dan weg en dat kost geld, denk aan de gedeerde inkomsten voor het feit dat niet langer wordt betaald. De heer Van Waveren heeft een goed punt. Mocht de GroenLinks-fractie dit willen, dan moet de vraag worden beantwoord waar het geld vandaan komt.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Wij roepen in eerste instantie op om dit voorstel te onderzoeken en om vervolgens met omwonenden en ondernemers te spreken. Ik heb geen indicaties dat dit verschrikkelijk veel geld zal kosten. De heer Van Waveren spreekt vooral over herinrichtingskosten. Wat ons betreft, hoeven die er niet veel te zijn. Als er sprake is van het opheffen van parkeerplaatsen, zijn daarover afspraken gemaakt en is daar nog ruimte voor.

Vastgoed. Tijdens de commissiebehandeling heeft de wethouder toegezegd dat hij in het Meerjarenprogramma Utrechts Vastgoed per gebouw de energieprestaties en de duurzaamheidsscore zichtbaar zal maken. Daar zijn wij blij mee.

Wij spraken in de commissievergadering ook over de verbouwing van het stadhuis. Die kan dienen als voorbeeld voor Utrechters die hun monument willen verduurzamen. Wij dienen daarom de volgende motie in.

### **"Motie 198**

#### **Maak van verbouwing stadhuis een voorbeeld voor de stad**

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op 9 november 2016, ter gelegenheid van het slotdebat van de Begroting 2017,  
Constaterende dat,

- Volgend jaar wordt begonnen met de verduurzaming van het stadhuis;
- Het stadhuis een monumentale status heeft;
- Er in Utrecht 1.600 gemeentelijke monumenten en 1.400 Rijksmonumenten zijn, waarvan vele in eigendom van Utrechters.
- In het coalitieakkoord is opgenomen dat Utrecht een schaa sprong wil maken met het verduurzamen van particulier woningbezit;
- De gemeente Utrecht ter stimulering van het verduurzamen van monumenten nu al een subsidieregeling heeft, zodat duurzaamheidsonderzoek door de gemeente wordt vergoed

Overwegende dat,

- Het verduurzamen van monumenten maatwerk is, omdat de monumentale waarde van het pand in acht genomen moet worden;
- Eigenaren van monumenten nu al in aanmerking komen voor een maatwerksubsidie;
- Er door de gemeente Utrecht momenteel geen algemene informatie wordt gegeven over het verduurzamen van monumentale panden;
- Bij de verbouwing van het stadhuis veel maatwerk verricht zal worden;
- Deze verbouwing kan dienen als het opdoen van kennis, voorbeeld, handvat en inspiratie voor Utrechters die hun monument willen verduurzamen en bij de gemeente Utrecht;
- Dit bijvoorbeeld mogelijk is door een informatieavond te organiseren, er een folder over uit te



geven of er een website voor te ontwikkelen en tijdens de verbouwing rondleidingen aan te bieden

Verzoekt het college,

- De opgedane best practices van het verduurzamen van een monument voor alle Utrechters beschikbaar te maken;
  - De raad vooraf te informeren over de gekozen vorm waarop dit zal worden gedaan
- En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Weistra.

**Sport.** Tijdens de commissiebehandeling spraken wij over de motorcrossclub Utrecht. De motorcrossclub huurt voor een zeer laag bedrag een flink stuk grond op Lage Weide en veroorzaakt voor omwonenden een hoop overlast. De GroenLinks-fractie vindt dat de omgekeerde wereld. Wat zal het college doen om het sportieve plezier van enkelen niet tot overlast van velen te laten leiden?

**Stationsgebied.** De afronding van de eerste fase komt in zicht. Wij zien veel dingen waar wij blij mee zijn. Waar wij minder blij mee zijn, is het gebrek aan groen. In de commissiebehandeling heeft de wethouder toegezegd om begin 2017 de raad een brief te sturen over leefbaarheid en groen in het Stationsgebied. Wij wachten deze brief af.

De wethouder heeft aangegeven dat NS geld zoekt om een verbeterslag te maken. Hij heeft beloofd dat hij erop zal toezien dat de kwaliteit van de bushalte onder het forum verbetert.

**Duurzaamheid.** Dankzij een door de GroenLinks-fractie gevraagd onderzoek naar mogelijkheden voor stille banden komt daarover een landelijke campagne. De GroenLinks-fractie is blij dat de wethouder heeft aangegeven dat Utrecht pilotgemeente wordt. Ook is de GroenLinks-fractie blij met de toezegging van de wethouder dat de effecten van stiltegebieden in kaart worden gebracht.

**Veiligheid.** De Kanaalstraat is een geweldige straat, kleurrijk en divers, maar de problemen daar worden steeds groter. De raad en dit college onderkennen die. Daarover wordt gesproken met buurtbewoners, winkeliers en omwonenden. Gezamenlijk wordt een plan gemaakt om de problemen aan te pakken. Hiervoor is echter nog geen geld gereserveerd. De GroenLinks-fractie vindt de problemen van dien aard dat ze om een gedegen, integrale en snelle oplossing vragen. Wij vragen het college om vóór de Voorjaarsnota een uitgewerkt plan te presenteren voor de aanpak van de problematiek op en rond de Kanaalstraat, inclusief een financiële paragraaf. Wij hebben hiervoor een motie achter de hand.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Begrijp ik het goed dat mevrouw De Boer een soortgelijke aanpak wenst die op de Amsterdamestraatweg plaatsvindt?

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Ja, dat klopt.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ik ben het daarmee hartgrondig eens. Dat betekent dat er substantiële middelen moeten komen. Welke gedachten heeft mevrouw De Boer daarbij? Zijn er voor haar no-go's inzake maatregelen die de gemeente kan treffen om de genoemde overlast aan te pakken?

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Op dit moment wordt met buurtbewoners en ondernemers gepraat in het kader van de visie Kanaalstraat. Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomsten van dat onderzoek. Vooraf zijn er geen no-go's. Ik ben benieuwd wat uit de gesprekken met ondernemers en buurtbewoners voortkomt.

Wij zijn benieuwd hoeveel geld nodig is. Het plan betreft een onderzoek. Het is nog niet bekend uit welke richting het geld moet komen.



Werk en Inkomen. Het beleid van de GroenLinks-fractie voor Werk en Inkomen is gericht op het verkleinen van verschillen, het bieden van kansen en het schenken van vertrouwen. De GroenLinks-fractie is blij dat dankzij onze motie er inzicht is in het huishoudboekje van mensen in de bijstand. Wij zijn echter geschrokken van de rapportages van het Nibud. Het blijkt dat in Utrecht grote groepen structureel te weinig geld hebben. In het coalitieakkoord hebben wij opgenomen dat wij niet willen dat mensen door het ijs zakken. De GroenLinks-fractie steunt de wethouder om in Den Haag krachtig te bepleiten dat de uitkeringen omhoog moeten. Wij zien dat het college zich inspant om voor sociale huisvesting de huren omlaag te krijgen. Maar zijn die inspanningen voldoende? Hierover zullen wij binnenkort uitgebreid debatteren.

Onderwijs. Wij willen dat ieder kind zijn dromen kan najagen en eerlijke kansen krijgt. Wij zien met lede ogen aan dat dit niet altijd zo is. Een Utrechts kind op een school in Overvecht krijgt vaker een lager schooladvies terwijl het niet minder slim is. Er is sprake van toenemende tweedeling in het onderwijs. Wij hebben daarover met de wethouder al vaak gesproken. Hij heeft aangegeven dat zijn beleid is gericht op het tegengaan van deze tweedeling. Toch heeft dat beleid onvoldoende effect, terwijl het misschien wel het grootste onderwijsvraagstuk in Utrecht behelst. Daarom dienen wij een breed gesteunde motie in.

#### **"Motie 199**

##### **Gelijke kansen voor alle Utrechtse leerlingen**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016 ter bespreking van de Programmabegroting 2017

Constaterende dat:

- Zowel de Inspectie van het Onderwijs als de OECD kansenongelijkheid in het onderwijs zien toenemen;
- Ook in Utrecht er grote verschillen in onderwijskansen zijn, onder meer tussen wijken;
- Leerlingen met lager opgeleide ouders, een lager advies krijgen. In Overvecht gaat dit zelfs om één op de vier leerlingen;
- Kinderen met hoog opgeleide ouders vaker (particuliere) bijles krijgen dan kinderen uit minder welvarende gezinnen;
- Niet alle ouders even betrokken zijn bij het onderwijs van hun kind, terwijl dit een sleutel is tot een succesvolle schoolcarrière;
- In bepaalde wijken, zoals Overvecht en Kanaleneiland, leerlingen meer begeleiding nodig hebben dan in andere wijken, en dat dit de werkdruk voor leraren verhoogt;
- Er een versnellingsaanpak Overvecht loopt, maar deze geen specifieke aandacht heeft voor leerlingen uit deze wijk in het primair- of voortgezet onderwijs;
- Vooroordelen, onterechte verwachtingen van leraren en werkdruk leiden tot onder advisering en beperkte tijd voor training;
- Er basisscholen zijn die zich niet houden aan de wettelijke inschrijf leeftijd van drie jaar en tevens voorinschrijven mogelijk maken, waardoor de selectie nog vroeger begint;
- De Inspectie van het Onderwijs aangeeft dat de gemeente een belangrijke rol kan spelen in het wegnemen van kansenongelijkheid;
- Het college deze problemen signaleert en het huidige beleid voortzet.

Overwegende dat:

- Utrecht een sociale stad is die gelijke kansen wil voor iedereen;
- Ongelijkheid in het onderwijs onwenselijk is;
- Een eerste bijeenkomst tussen schoolbesturen, onderwijsinspectie, gemeente en politiek heeft plaatsgevonden, waar het probleem geschetst is en bereidheid is getoond om het



onderwerp kansenongelijkheid gezamenlijk aan te pakken;

- Op korte termijn concrete acties nodig zijn om de groeiende kansenongelijkheid terug te dringen, dan wel niet verder te laten oplopen.

Draagt het college op:

- De gesprekken tussen schoolbesturen, gemeente en politiek te continueren, uit te breiden en (in samenwerking) inzichtelijk te maken wat de verklaring is van de aanwezige kansenongelijkheid in het Utrechtse onderwijs, met specifieke aandacht voor schooladvies in het primair onderwijs,
- selectiemomenten in het voortgezet, af- of opstroom en verschillen tussen wijken;
- Tijdsgebonden doelstellingen vast te stellen op de genoemde deelaspecten in de constatering, waaronder aanmelding, advisering, ouderbetrokkenheid, professionalisering van leerkrachten en bijlessen;
- Concrete acties te benoemen op welke manier aan deze doelstellingen gewerkt zal worden;
- Inzichtelijk te maken welke mogelijke beleids- en financiële consequenties voortvloeien uit bovenstaande oplossingen;
- Voor de voorjaarsnota 2017 hierover te rapporteren aan de raad.

En gaat over tot orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Scally, mevrouw Bouazani, mevrouw Koelmans, mevrouw Van Esch, de heer Bos, mevrouw Freytag, de heer Van Ooijen, mevrouw Baş en mevrouw Metaal-Froon.

Tot slot groen. Groen is een belangrijk onderwerp van de GroenLinks-fractie.

Wij bespreken de ruimtelijke strategie los van deze begroting. Dan zullen wij een aantal plannen presenteren om Utrecht nog groener te maken.

Met de begroting zetten wij weer een nieuwe stap op weg naar de nieuwe, duurzame stad van de toekomst, een stad die, als het aan de GroenLinks-fractie ligt, groen, gelijk en gemeenschappelijk is en tegelijkertijd eigen, origineel en verschillend.

Woensdag jl. was ik even van slag. Ik dacht dat de angst had gewonnen van de hoop. Toen kwam de hoop weer terug. Het is tijd voor verandering.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter, zoals bekend, staat de Stadsbelang Utrecht-fractie voor simpel, duidelijk en Utrechts. Wij maken ons sterk voor een zuinige overheid, waar zorg voor elkaar centraal staat, een overheid die helder en duidelijk communiceert. Op grond van deze drie centrale thema's beoordelen wij voorstellen, begrotingen en jaarverslagen.

Vanochtend, toen wij op weg waren naar onze fractiekamer, werden wij tweemaal aangesproken over onze moties en amendementen. "Jullie gaan vandaag zeker weer over geld beginnen, zoals altijd", werd ons gezegd. Ik moet eerlijk bekennen dat mij dat een zeer goed gevoel geeft. Wij worden niet alleen door Utrechters gezien als de fractie die zuinig met geld omgaat, maar ook de collega's herkennen de lijn in het beleid. Laten wij maar direct met het geld beginnen.

De begroting voor 2017, inclusief cultuursubsidievoorstellen en bijbehorende bijsturingvoorstellen, is niet verrassend. Conclusie: Utrecht zal nog meer geld lenen. Dit college blijft een uiterst kwetsbaar en risicovol begrotingsevenwicht presenteren dat wederom wordt gefinancierd met geleend geld.

Bij een gemeentebegroting wordt gestuurd op een sluitende begroting. Hoe deze begroting wordt gefinancierd, met structurele of incidentele middelen, of dat ervoor wordt geleend, is niet belangrijk. Als gevolg hiervan "holt Utrecht vooruit in achterstand". Want om de groei te kunnen betalen, holt het college reserves uit en financiert het met geleend geld en incidentele opbrengsten. Deze reserves zijn er



bijvoorbeeld voor om tegenvallers bij de realisatie van Leidsche Rijn op te vangen. Kan het college nu al 100% zekerheid geven dat er geen tegenvallers komen? Of gaan wij dan weer een volgende lening aan om die te voldoen? Door dit "schuiven met geld" verwordt een schijnbaar solide begrotingsevenwicht een uiterst kwetsbare. Deze wordt verder aangetast door voorzienbare "onvoorziene" uitgaven, waarvoor een structurele oplossing moet worden gezocht.

Wij dansen op een vulkaan. Wij geven voor de zoveelste keer meer geld uit dan binnen komt, in 2017 € 78 miljoen. Het college schuift de dekking van structurele tekorten voor zich uit omdat ze pijnlijk zijn. Want ja, als wij nu dekking bieden voor een tekort van € 50 miljoen komen andere ambities in gevaar. Want door geld apart te zetten om ons derivatenprobleem van € 79 miljoen op te lossen, komen andere ambities in gevaar. Geld apart zetten voor de renovatie van de Dom doen wij maar even niet, want anders komen de andere ambities in gevaar. Welke ellende zal het college naar de volgende raadsperiode doorschuiven? College, neem hiervoor de verantwoordelijkheid op u.

Wij dragen het college, de wethouder Financiën, op om ons inzicht te verschaffen in het tekort op de bijstand. Hoeveel heeft de herberekening van SZW ons eigenlijk opgeleverd? Hoe hoog is het tekort en hoe is de wethouder van plan dit structureel te dekken? Hierover dienen wij de volgende motie in.

#### **"Motie 200**

##### **Structureel tekort op de bijstand structureel dekken**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter bespreking van de programmabegroting 2017;

Constaterende dat:

- Utrecht in 2015, als gevolg van een door het rijk aangepast verdeelmodel is geconfronteerd met een tekort op de bijstand van circa 30 miljoen euro;
- Utrecht ondanks financiële dekking vanuit een incidentele overgangs- en vangnetfunctie miljoenen tekort komt.

Overwegende dat:

- Ondanks een met succes gevoerde juridische procedure, de herberekening niet de gewenste uitkomst biedt, er dus een structureel tekort blijft bestaan; Structurele tekorten structureel gedekt moeten worden.

Draagt het college op:

- De raad inzicht te verschaffen in het definitieve tekort op de bijstand, waarmee Utrecht geconfronteerd wordt;
- Bij de behandeling van de voorjaarsnota 2017 te komen met benodigde structurele dekkingvoorstellen."

De motie is ondertekend door mijzelf.

Een gelegenheidscoalitie van verkwisters. Vanaf het moment dat de fracties van D66 en GroenLinks in 2010 de macht grepen, is de Utrechtse schuldenberg gestegen van € 498 miljoen naar € 1,1 miljard. Hier komt in 2017 nog eens € 100 miljoen bij, omdat wij opnieuw meer geld uitgeven dan er binnenkomt en wij meer lenen. Aan het eind van 2017 zitten wij op € 1,2 miljard, ofwel € 3.400,00 per Utrechter. Bijna 2,5 keer de schuld van 2010. Utrecht stort zich in het verdriet.

Het wordt nog erger. Het college heeft het in het hoofd gehaald te willen groeien naar 400.000 inwoners. Er worden allerlei vage ruimtelijke plannen zonder financiële dekking gemaakt. Het enige concrete dat het college ons voorschotelt, is een investeringsstrategie voor minimaal € 1,1 miljard. Of wij daar even een klap op willen geven, zonder financiële toezeggingen van de provincie, Rijk of Europa. Dan is het voor de Stadsbelang Utrecht-fractie de vraag waar wij het geld vandaan moeten halen. Het zal wel



weer een spel zonder grenzen worden, zoals gewoonlijk in Utrecht. Utrecht betaalt de rekening met geleend geld. De burger verliest.

Wat is onze conclusie? Wij lenen, lenen en lenen. Vervolgens lenen wij nog meer. Waar wij onze kinderen leren om alleen geld uit te geven dat ze hebben, geven wij hun telkens opnieuw het verkeerde voorbeeld.

Ik probeer het nogmaals. Wij moeten ons eenvoudigweg financiële regels opleggen die ertoe bijdragen dat de Utrechtse schuldenberg niet verder oploopt, ook niet als wij willen groeien. Daarom dienen wij het volgende amendement in.

### **"Amendement 52**

#### **De Utrechtse schuldenberg beperken**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter bespreking van de programmabegroting 2017;

Constaterende dat;

- de Utrechtse totale schuldenberg tot aan eind 2017 stijgt naar 1,202 miljard;
- Utrecht ambities heeft om te groeien naar 400.000 inwoners en hiervoor minimaal 1,1 miljard euro investeringsruimte nodig is.

Overwegende dat;

- Er onvoldoende dekking is om tot investeringen te komen voortvloeiende uit de gestelde ruimtelijke strategie en verwoordt in de investeringsstrategie.

Spreekt uit dat;

- dekking van de investeringen benodigd voor het groeipad moet worden gezocht bij particuliere en publieke partijen in de vorm van bijdragen en subsidies;
- een ongebreidelde stijging van de Utrechtse schuldenberg niet wenselijk is.

En besluit;

- vol in te zetten op verkrijging van subsidies en gelden van externe partijen om het groeipad te kunnen bekostigen;
- de Utrechtse netto schuldnorm te maximeren op 80% van de totale jaarlijkse Utrechtse inkomsten (voor bestemmingsreserves).

En gaat over tot de orde van de dag."

Het amendement is ondertekend door mijzelf.

Op deze manier realiseren wij een toekomst waar een financieel duurzame groei centraal staat. Op deze manier trekken wij geen wissel op de financiële positie van de stad, op de financiële positie van onze kinderen.

In de jaren negentig is onder aanvoering van de staatssecretaris van cultuur en media een start gemaakt met de introductie van cultureel ondernemerschap. Kort samengevat is een cultureel ondernemer een producent van kunst die hiervoor zo veel mogelijk betalend publiek probeert te interesseren en tegelijkertijd streeft naar een sluitende exploitatie van zijn 'onderneming'.

Culturele ondernemers onderscheiden zich van klassieke ondernemers doordat dat zij oog hebben voor meer dan de markt alleen; de kunstzinnige waarde van hun 'product' is voor hen even belangrijk als het streven naar maximale winst tegen minimale kosten. Naar onze mening slagen wij er niet in om culturele ondernemers voldoende zelfstandigheid te bieden om echt te ondernemen. Wij houden ze aan het infuus van subsidies, waardoor de echte prikkel om te ondernemen in veel gevallen uitblijft of slechts gedeeltelijk aanwezig is. Indien de gemeenteraad ervoor kiest om culturele ondernemers voor langere tijd te steunen met subsidie, dan beïnvloeden wij daarmee op negatieve wijze de marktwerking. De gemeente



is dan mede de oorzaak van oneerlijke concurrentie. Dat moeten wij niet willen. Wij moeten onderzoeken hoe deze ondernemers eigenstandig kunnen ondernemen zonder subsidie en dan loslaten. Wij dienen daarover de volgende motie in.

**"Motie 201**

**Laat cultureel ondernemers zelfstandig ondernemen**

De Gemeenteraad van Utrecht bijeen in de vergadering van 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017,

Constateerend dat:

- Er cultureel ondernemers zijn die langer dan tien jaar direct of indirect subsidie ontvangen.

Overwegende dat:

- Herhaaldelijke verstrekken van een meerjarige subsidie aan een cultureel ondernemer de prikkel tot zelfstandig ondernemen vermindert;
- Subsidies voor cultureel ondernemers ter ondersteuning dienen voor zelfstandigheid;
- Er in specifieke gevallen sprake is van concurrente marktpartij die zonder subsidie de activiteiten van cultureel ondernemers over willen nemen.

Draagt het college op:

- Langdurige subsidierelaties met cultureel ondernemers in kaart te brengen en te bezien of en onder welke condities deze relaties kunnen worden beëindigd.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mijzelf.

Wij vragen ons af wat Museum Oud Amelisweerd ertoe heeft bewogen om cultuursubsidie aan te vragen. Het is toch bekend dat ze de eerste tien jaar geen subsidie toegekend krijgen? Of zijn zij misschien niet goed geïnformeerd? Zijn er verwachtingen gewekt of is er ambtelijk aangestuurd op een subsidieaanvraag? Als men het gewoon heeft geprobeerd, een soort van "niet geschoten is altijd mis", heeft men in ieder geval een succesvolle poging gedaan.

Ook vragen wij ons af waarom de commissie zich niet heeft gehouden aan de richtlijnen. Deze zijn simpel, alleen aanvragen voor ondernemers die gevestigd zijn in Utrecht worden in behandeling genomen. Als een culturele ondernemer die niet gevestigd is in Utrecht een subsidieaanvraag doet, dan moet deze worden afgewezen. Maar wat doet de commissie met de aanvraag van het Museum Oud Amelisweerd, gevestigd in Bunnik? Ze nemen die in behandeling en geven een positief advies, het MOA is subsidiabel. De Stadsbelang Utrecht-fractie vraagt zich werkelijk af wat hier gebeurt. Is de commissie verkeerd geïnstrueerd of heeft de commissie eigenstandig besloten om over de richtlijnen heen te stappen? Dit mag nooit meer gebeuren.

Daarom dienen wij de volgende motie in.

**"Motie 202**

**Toets subsidieaanvragen op toelatingscriteria**

De Gemeenteraad van Utrecht bijeen in de vergadering van 10 november 2016, ter bespreking van de programmabegroting 2017,

Constateerend dat:

- Er duidelijke richtlijnen zijn voor het in behandeling nemen van subsidie aanvragen;
- Indien men niet voldoet, aan deze vooraf overeengekomen criteria, een aanvraag niet in behandeling/overweging genomen kan worden.

Overwegende dat:



- Er niet altijd adequate toetsing op de vooraf overeengekomen criteria plaatsvindt bij het indienen van de subsidieaanvragen;
- Er incidenteel een aanvraag onterecht in behandeling genomen kan worden;
- De kans bestaat dat een positief subsidieadvies/oordeel kan worden afgegeven, zonder dat er sprake is van het voldoen aan de minimale criteria.

Spreekt uit dat:

- Alle aanvragen eerst getoetst moeten worden op de toelatingscriteria, alvorens deze op te nemen in de lijst met te beoordelen aanvragen;
- Aanvragen die niet voldoen aan de vooraf overeengekomen criteria niet in overweging genomen worden voor directe of indirecte subsidie toewijzing.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mijzelf.

De Stadsbelang Utrecht-fractie is voorstander van een divers cultureel landschap en aan de andere kant is ze ook bekend als zuinig. Utrecht kan de euro's maar één keer uitgeven, bij voorkeur aan organisaties die hierop terecht een beroep doen. Er zijn organisaties die een positief subsidieadvies hebben gekregen, waarvoor het beschikbare budget niet toereikend is. Daardoor vangen ze achter het net. Aan de andere kant zien wij een toekenning van een subsidie aan een organisatie die daar ten onrechte beroep op doet. Wat ons betreft, geeft dit een prima oplossing.

Reeds in 2015 heeft de Stadsbelang Utrecht-fractie de opdracht gegeven te stoppen met subsidiëring van filmhuis 't Hoogt omdat deze club al sinds 1972 subsidie ontvangt, op eigen kracht geen gunstig verdienmodel kan realiseren, terwijl vergelijkbare aanbieders van de moeilijke film dat wél kunnen. Andere aanbieders van de moeilijke film hebben aangegeven het filmprogramma van 't Hoogt ongesubsidieerd te willen aanbieden en dat de subsidiërelatie met 't Hoogt marktverstorend werkt. Er is sprake van oneerlijke concurrentie. Daarom zijn wij een groot voorstander van het stoppen van de subsidie aan filmhuis 't Hoogt en willen de vrijvallende € 410.000,00 gebruiken voor een divers cultureel landschap met meerwaarde, ondersteuning van de subsidiëbele cultuurondernemers waarvoor onvoldoende subsidie aanwezig is. Wij dienen daartoe het volgende amendement in.

### **"Amendement 53**

#### **Stop subsidie–infuus filmhuis 't Hoogt**

De Gemeenteraad van Utrecht bijeen in de vergadering van 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017,

Constaterende dat:

- Filmhuis 't Hoogt, een filmhuis voor de moeilijke film, al sinds 1972 subsidie ontvangt van de gemeente Utrecht;
- Het filmhuis meerjarige subsidie over de periode 2017–2020 jaarlijks 410.000 euro krijgt toegekend volgens het raadsvoorstel Nota subsidievoorstellen Cultuurnota 2017 – 2020;
- Particuliere Utrechtse filmhuizen, voor de moeilijke film, aantonen dat zij zonder subsidie kunnen draaien;
- Het filmhuis enige cineastische cultuureducatie verzorgt.

Overwegende dat:

- Andere marktpartijen in Utrecht hebben aangegeven het filmprogramma van filmhuis 't Hoogt zonder subsidie te willen programmeren;
- Filmhuis 't Hoogt in de afgelopen 40 jaar geen blijf heeft gegeven of geeft voor programmering van de moeilijke film op eigen kracht, zonder subsidie;



- De huurovereenkomst medio 2018 afloopt en er nog geen definitief nieuw onderkomen is gevonden;
- Er door het subsidiëren van filmhuis 't Hoogt een oneerlijke concurrentie positie ten opzichte van andere niet-gesubsidieerde filmhuizen bestaat;
- Zes door de commissie subsidiabel geachte culturele organisaties, vanwege uitputting van het vaste subsidiebudget geen of beperkte meerjarige subsidie krijgen.

Besluit:

- De meerjarige culturele subsidie voor filmhuis 't Hoogt te beëindigen;
- Te bezien of en hoe cineastische cultuureducatie via andere instellingen kan worden gerealiseerd;
- Aan het eerste beslispunt van het raadsvoorstel een passage toe te voegen die luidt: met dien verstande dat aan de volgende subsidieaanvragers, in plaats van incidentele ondersteuning uit het flexibel budget voor 2017, een meerjarige subsidie voor de periode 2017-2020 wordt toegekend vanuit het vaste budget voor een bedrag van 410.000 euro, aangevuld met jaarlijkse subsidie van 162.300 euro vanuit het flexibele cultuurbudget over de periode 2017-2020:
  - Cie Wordt Vervolgd / Metaalkathedraal € 100.000,--
  - Nederlands Volksbuurtmuseum € 120.000,--
  - De Coöperatie € 151.500,--
  - Stuim (Schweigman) € 80.800,--
  - Insomnio € 101.000,--
  - New Dutch Connections € 19.000,-- (aanvulling op toegekende subsidie)
  - Totaal € 572.300,--

En gaat over tot de orde van de dag."

Het amendement is ondertekend door mijzelf.

Aan de westkant van het kanaal ligt het stadsdeel Leidsche Rijn/Vleuten de Meern met 80.000 inwoners. Het voorzieningenniveau begint er langzaam op niveau te komen. Eigenlijk kun je het een stad in een stad noemen. Leidsche Rijn, want zo noem ik het stadsdeel maar even, verdient een politiebureau waar 24 uur per etmaal bezetting is, net zoals Utrecht Stad, waarbij er een publieksfunctie is, ook in de nachtelijke uren, zodat men niet via de intercom verwezen wordt naar het Paardenveld of een aangifteformulier op de site. De bevolking wil het, daarom moet onderzocht worden of en hoe dit te realiseren valt. Want het is nodig.

Daarom dienen wij de volgende motie in.

### **"Motie 203**

#### **24 uur bezetting politiepost Leidsche Rijn**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017;

Constaterende dat:

- politiepost Leidsche Rijn beperkte openingstijden kent.

Overwegende dat:

- er in de afgelopen drie maanden al net zoveel pogingen tot woninginbraak zijn geweest in Leidsche Rijn (inclusief Vleuten/De Meern) als de wijken Kanaleneiland, Oog in Al, Ondiep, Zuilen en Binnenstad samen;
- er sinds 2013 een 14,6% toename is qua criminaliteit in Leidsche Rijn;
- er op dit moment 80.000 mensen in Leidsche Rijn(inclusief Vleuten/De Meern) wonen;



- er 24 uur per dag meerdere politiemedewerkers aanwezig zijn in de politiepost Leidsche Rijn, die buiten kantooruren alleen per intercom burgers te woord staan;
- De bezoekersfunctie door de beperkte openingstijden van politiepost Leidsche Rijn, te beperkt is.

Draagt het college op:

- Om te onderzoeken of en hoe de politiepost in Leidsche Rijn buiten de huidige kantooruren ook een publieksfunctie kan krijgen;
  - De raad hierover te informeren voorafgaand aan de behandeling van de voorjaarsnota 2017.
- En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mijzelf.

Vroeger zat er een dependance van de afdeling VTH (u weet wel die toezichthouders op de scooter) in Leidsche Rijn. Het college heeft de afdeling VTH gecentraliseerd op het stadskantoor. Het gevolg is een groeiend gevoel van onveiligheid, verrommeling en vervuiling van parken en perken.

Dat kan niet. Daarom moet de dependance van VTH weer terug naar Leidsche Rijn, het liefst op een locatie met een publieksfunctie. Daarom moet worden onderzocht of en hoe dit te realiseren valt. Want het is nodig.

Daarom dienen wij de volgende motie in.

#### **"Motie 204**

##### **Breng VTH terug in Leidsche Rijn**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter bespreking van de programmabegroting 2017;

Constaterende dat:

- De afdeling VTH voorheen een dependance had in Leidsche Rijn (inclusief Vleuten De Meern) en nu gecentraliseerd opereert vanuit het Stadskantoor;

Overwegende dat:

- er op dit moment 80.000 mensen in Leidsche Rijn (inclusief Vleuten/De Meern) wonen;
- sinds het vertrek van VTH uit Leidsche Rijn geluiden omtrent onveiligheid vuil en vandalisme toenemen, deze niet altijd worden gemeld bij de afdeling VTH;
- een fysiek aanspreekpunt door veel inwoners van dit stadsdeel wordt geapprecieerd.

Draagt het college op:

- te onderzoeken of en hoe een dependance van de afdeling VTH kan worden gerealiseerd in Leidsche Rijn, zo mogelijk met een publieksfunctie.
- De raad over de uitkomsten te informeren voorafgaand aan de behandeling van de voorjaarsnota 2017.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mijzelf.

Wij hebben het beste absoluut voor het laatst bewaard: de waardering voor de bijzonder positieve ontwikkelingen op het gebied van onderwijs en sport.

De Stadsbelang Utrecht-fractie vraagt om een brede VO-school in Leidsche Rijn. Het college zal leveren.

De Stadsbelang Utrecht-fractie vraagt om een onderzoek naar een initiatief om doorstroming van de basisschool naar de middelbare school makkelijker te maken. Het college voert gesprekken en er zijn verkenningen naar een school voor kinderen van 4 tot 18 jaar.



De Stadsbelang Utrecht-fractie vraagt om initiatief bij plannen voor een middelbare school voor persoonlijk onderwijs. Die zal in september a.s. de deuren openen. Ik heb mijn zoon Guus al aangemeld voor een kennismaking;

Wij kunnen constateren dat de Stadsbelang Utrecht-fractie de onderwijspartij van de stad is.

De Stadsbelang Utrecht-fractie vraagt het college om sportvereniging Nieuw Utrecht een eerlijke kans te geven. Ondertussen is al € 50.000,00 schuld afgelost. De club krijgt langer de tijd om de schulden te betalen. Wat dat betreft, tellen wij onze zegeningen.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter. Mijn bijdrage vanmiddag begint met een woord van dank aan alle Utrechters van de eigenwijze Vinexbewoners tot de stoere Sterrenwijkers, van de studenten van de hogeschool tot de plaatwerkers op Lage Weide, van de vrijwilliger bij huiskamer Burezina in Overvecht tot de wijkagent in Kanaleneiland. Voor hen maken wij deze begroting. Met hen werken wij samen aan een bereikbare, leefbare en gezonde stad die werkt.

Vanzelfsprekend ook een woord van dank aan het college, de medewerkers van de gemeente Utrecht en de collega's in de raad voor de vele vragen en het levendige debat. Een bijzonder woord van dank voor de collega's Haage en Van Waveren voor hun tegenbegroting. En een felicitatie voor de D66-fractie met hun vijftigste verjaardag. Ik heb vernomen dat D66 overweegt om bij de volgende verkiezingen mee te doen onder de titel 50+.

De begroting voor het volgend jaar stemt de VVD-fractie tot tevredenheid: het college verlaagt de lasten – de rioolheffing met wel 5% – zet het mes in onnodige en overbodige regels en investeert in meer banen en een sterke economie. Er is meer geld voor het onderhoud van de openbare ruimte en wij pakken criminaliteit en criminelen hard aan.

De VVD-fractie is tevreden met het grote aantal toezeggingen tijdens de commissiebehandeling. Ik ga nu in op een aantal zaken dat is blijven liggen en ik zal tevens enkele moties indienen.

Financiën. De VVD-fractie is van mening dat ook op onderdelen van de verschillende legesgroepen er sprake moet zijn van een kostendekkendheid van maximaal 100%. Op dit moment is dat niet het geval. Het college kiest voor kostendekkendheid op het niveau van de volledige verordening. Leges zijn geen melkkoe. Die moeten worden betaald. De VVD-fractie wil dit uitgangspunt verankeren door middel van de volgende motie.

#### **"Motie 205**

##### **Kostendekkendheid leges maximaal 100 procent**

De raad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017 c.a.

Constaterende dat:

- Het vernieuwde BBV (Besluit Begroten en Verantwoorden) van gemeenten verlangt dat zij inzichtelijk maken hoe de kostendekkendheid van leges is opgebouwd;
- Uit het raadsvoorstel Begrotingswijziging BBV blijkt dat op het niveau van legesgroep niet overall sprake is van een maximale kostendekkendheid van 100 %;
- Het college motie M 2016/124 van ChristenUnie en CDA heeft overgenomen;

Overwegende dat:

- Het innen van leges geen melkkoe hoort te zijn;
- de gemeente dient te streven naar een kostendekkendheid van maximaal 100 procent voor elke legesgroep zoals opgenomen in de (vernieuwde) paragraaf lokale heffingen;

Draagt het college op:

- Te streven naar een kostendekkendheid van maximaal 100 procent per legesgroep waarbij



rekening wordt gehouden met jaarlijkse fluctuaties door het aantal aangevraagde vergunningen;

- De kosten voor het redresseren van de huidige overschrijding te dekken uit de uitvoering van motie M 2016/124;

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mijzelf.

Veiligheid, onderwijs en bewonersparticipatie. Utrecht wordt veiliger dankzij de inzet van al die agenten en toezichthouders die dag in, dag uit voor ons klaar staan. Zij zetten een stap naar voren als anderen een stap naar achteren zetten. Daarvoor verdienen zij ons respect en onze waardering.

De golf van autobranden die Utrecht teistert, is de VVD-fractie een doorn in het oog. Mijn vraag aan de burgemeester is: hebben wij het "lek" nou boven? Wat heeft de burgemeester nog nodig om deze raddraaiers aan en op te pakken? Is de burgemeester het met de VVD-fractie eens dat het snel gedaan moet zijn met deze vorm van straatterreur? Graag een reactie en een blijk van urgentie.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Het pleidooi voor handhaving en blauw op straat brengt mij op een vraag die ik in mijn eigen voordracht heb willen uitlokken. Juist de regulering van de achterdeur van coffeeshops kan veel politiecapaciteit beschikbaar maken. Wat is het standpunt van de VVD-fractie in Utrecht hierover? Ik weet wat de collega's in Brabant ervan vinden, maar ik ben benieuwd wat de heer Gilissen daarvan vindt.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! De vraag van de heer Verschuure bevat de aanname dat coffeeshops leiden tot verlichting van politie-inzet. Dat is klinkklare onzin. Gebleken is dat het overgrote deel – substantiële aantallen, 70% á 80% – van de wietteelt in Nederland ten goede komt aan het buitenland. Ook in een situatie waarin de D66-fractie haar zin krijgt en er wordt toegewerkt naar regulering van de achterdeur hebben wij nog steeds politiecapaciteit nodig die handhaaft op de illegale teelt die is bedoeld voor het buitenland.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Wij gaan ervan uit dat coffeeshops in ieder geval politiecapaciteit vrijspelen, maar de heer Gilissen geeft geen antwoord op onze vraag. Dat is ook niet de enige reden waarom wij de achterdeur willen reguleren. De collega's van de heer Gilissen voeren ook aan dat juist om ontdekking tegen te gaan op wiet haarlak wordt gespoten. Dus ook vanuit het perspectief van volksgezondheid en het reguleren van het THC-gehalte is het fijn als de achterdeur is gereguleerd. Wat is het standpunt van de VVD-fractie in Utrecht hierover?

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie Utrecht draagt al jaren een consistente lijn uit. Daarvoor gaan ook de handen op elkaar bij de fracties van CDA en ChristenUnie. Die lijn gaat ervan uit dat drugs slecht zijn, dat wij moeten toewerken naar een beheersbare coffeeshopcultuur in Utrecht, dus een beperkt aantal verkoopplekken en dat wij hard kunnen optreden tegen overlast op straat. Dat is geen geheim. Ik weet heel goed dat collega's van mij volgende week zaterdag op het congres van de VVD in Noordwijkerhout – iedereen is van harte welkom – moties indienen waaruit blijkt dat er VVD-fracties zijn die daarover anders denken. De VVD-fractie Utrecht heeft een lokale lijn die ze volhoudt. Die is niet afhankelijk van het oordeel van het congres volgende week.

Utrecht maken wij samen. Zowel raad als college hebben de afgelopen jaren de nodige stappen gezet om Utrechters meer te betrekken bij besluitvorming. In de commissie hebben wij het voorstel gedaan om ook in Utrecht te werken met het instrument van de internetconsultatie. Op deze manier kan



iedereen via internet meedenken over nieuwe voorstellen en concrete verbeteringen of ideeën aanleveren.

### **"Motie 206**

#### **Participatie anno 2016 is ook online**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016 ter behandeling van het raadsvoorstel Programma Begroting 2017,

Constaterende dat:

- de Gemeente Utrecht verschillende vormen van 'offline' participatie toepast en uitprobeert zoals de Stadsgesprekken;
- niet alle bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden tijd en zin hebben om te participeren door ergens fysiek aanwezig te zijn;
- het belang van het uitproberen van verschillende nieuwe vormen van participatie wordt erkend door het huidige college: "We zoeken in onze aanpak naar andere en nieuwe vormen van samenwerking en participatie," (blz. 5, coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen');
- de wethouder heeft toegezegd om de raad voor 1 januari 2017 te informeren over een eventuele proef met digitale participatie;

Overwegende dat

- anno 2016 er mogelijkheden zijn om participatie ook online vorm te geven;
- bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden kennis en ervaring hebben om mee te denken over verordeningen en andere gemeentelijke stukken;
- er verschillende voorbeelden van online participatie van specifieke apps en websites binnen de publieke sector zijn;

Draagt het college op:

- wanneer de raad voor 1 januari 2017 wordt geïnformeerd over de eventuele deelname aan een proef ook mee te nemen hoe online participatie in de gemeente Utrecht mogelijk is te maken door alle verordeningen, en eventuele andere stukken die het college ter beoordeling wilt leggen, online beschikbaar te stellen met de mogelijkheid om hier online simpel en makkelijk feedback en commentaar op te geven;

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Rajkowski, mevrouw Freytag en mevrouw Metaal-Froon.

Een jaar geleden heeft deze raad gesproken over het meerjarenperspectief onderwijshuisvesting 2016-2025. Het plan kende een tekort van € 15,7 miljoen. De wethouder beloofde dat dit goed zou komen. Onder die voorwaarde heeft de VVD-fractie ermee ingestemd. Nu, een jaar later, is het tekort gestegen naar € 30 miljoen. De VVD-fractie neemt dit zeer serieus. Dit is een groot bedrag. Wij zullen hierop in commissieverband terugkomen. Wij hopen dat het college de urgentie onderschrijft.

Zorgen moet je niet maken, zorgen moet je doen. De VVD-fractie wil dat de gemeente bij haar gezondheidsbeleid kiest voor focus. Daartoe dient ze de volgende motie in.

### **"Motie 207**

#### **Sport en Bewegen kernthema Utrechtse Volksgezondheid**

De raad van de gemeente Utrecht bijeen in vergadering op 10 november 2016 ter behandeling van de Programmabegroting 2017:

Constaterende dat:

- 'Gezondheid' in de begroting wordt benoemd als een belangrijke maatschappelijke waarde;
- Het terugdringen van de gezondheidsverschillen in de stad wordt gezien als belangrijkste



opgave;

- De maatschappelijke waarde van gezondheid wordt versterkt via zes kernthema's

Overwegende dat:

- Gezondheid gebaat is bij een gezonde leefstijl in een gezonde leefomgeving;
- Bewegen en sport een bewezen positief effect hebben op gezonde leefstijl en gezondheid;
- Lokale voedingsinitiatieven en financiële gemoedsrust wél en bewegen en sport géén deel uitmaken van de benoemde kernthema's

Roept het college op:

- Sport en bewegen op te nemen in de kernthema's van volksgezondheid;
- Te zorgen dat in synergie met de portefeuille sport wordt geïnvesteerd in het bereiken van een hoger percentage Utrechters dat de beweegnorm haalt.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Tielen.

Focus is ook het sleutelwoord als men wil toewerken naar een rookvrije generatie. Als het aan de VVD-fractie ligt, zetten wij hierop nog meer in, samen met maatschappelijke partners zoals FC Utrecht. De ambitie moet zijn dat langs sportvelden en op scholen niet meer wordt gerookt. Om dat idee kracht bij te zetten, dien ik de volgende motie in.

#### **"Motie 208**

##### **Rookvrij op en langs de sportvelden en schoolpleinen**

De raad van de gemeente Utrecht bijeen in vergadering op 10 november 2016 ter behandeling van de Programmabegroting 2017:

Constaterende dat:

- 'Gezondheid' in de begroting wordt benoemd als een belangrijke maatschappelijke waarde;
- Gezondheid gebaat is bij een gezonde leefstijl in een gezonde leefomgeving;
- De Gemeente Utrecht zich heeft verbonden aan het FC Utrechtprogramma 'Rookvrije Generatie' (geïnitieerd door de Hartstichting);

Overwegende dat:

- Een rookvrije Utrechtse generatie begint met het rookvrij maken van plaatsen waar veel jongeren een groot deel van hun tijd verblijven, zoals schoolpleinen en sportverenigingen
- Er relatief weinig Utrechtse schoolpleinen en sportvelden rookvrij zijn

Roept het college op:

- Zich integraal (Volksgezondheid, Onderwijs en Sport) in te spannen om in samenspraak met de besturen van scholen en sportverenigingen een concrete inzet te ontwikkelen om zo snel mogelijk zoveel mogelijk schoolpleinen en sportvelden rookvrij te krijgen
- Bij de Voorjaarsnota 2017 te rapporteren over zowel inzet als resultaat

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door mevrouw Tielen, mevrouw Metaal-Froon, mevrouw Dibi en mevrouw Scally.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Het is een fantastische motie. Ik zou die graag ondertekenen. Misschien moeten wij ook het stadhuisplein in de motie opnemen.



De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ik ben een paar maanden geleden gestopt met roken. Ik heb daar geen enkel bezwaar tegen. Ik weet echter wel dat er collega's van mij zijn, zelfs een wethouder, die daarmee grote problemen hebben. Ik vind niet dat wij de openbare ruimte tot taboe moeten verklaren. Plekken waar wij jongeren kunnen helpen met een gezonde leefstijl, sportvelden en scholen, zijn een goede eerste stap.

De berichtgeving van de afgelopen weken over instellingen als Careyn leidt bij de VVD-fractie tot de conclusie dat het moment waarop de gemeente meer grip moet krijgen op kwaliteit en keuze van instellingszorg steeds dichterbij komt. Daarbij kan men denken aan decentralisatie van de verantwoordelijkheid naar de gemeente, maar zover is het nog niet. Als de gemeente verantwoordelijk is voor het welzijn en de gezondheid van de burgers moet de gemeente ook bereid zijn om daarbij een actieve rol te nemen. Wij zijn daarvoor afhankelijk van wat er in Den Haag gebeurt, maar voor ons is dat een punt op de horizon waarmee wij wel degelijk rekening moeten houden.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Zoals bekend, is ook de D66-fractie een groot voorstander van decentralisaties richting gemeente. Ik deel ook de zorg van de VVD-fractie over dingen die in verpleeghuizen en dergelijke misgaan. Stelt de heer Gilissen voor dat ook het toezicht onder de verantwoordelijkheid van de gemeente valt?

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Dat kan misschien in de toekomst. Ik stel vast dat het vaak dezelfde partijen zijn waarmee de gemeente samenwerkt. Wij zien dat als verlengde van de zorg die wij in de stad aanbieden. Er kan een situatie komen waarin wij proberen om de problemen zoveel mogelijk thuis op te lossen, extramuraal. Als mensen toch naar een verpleeghuis moeten, blijft de gemeente voor de zorg verantwoordelijk. Ik kan mij voorstellen dat men wel degelijk rekening houdt met de mogelijkheid dat daar in de toekomst een grote rol van de gemeente ligt.

Mobiliteit en parkeren. De bereikbaarheid van het Utrecht Science Park is een groot probleem. De VVD-fractie dringt aan om op een korte termijn van de doorstroming voor de auto en de fiets te verbeteren. Te veel werknemers staan 's ochtends en 's avonds op het Utrecht Science Park te lang stil. De uitvoering van het ontwerp tracé begint hopelijk snel, maar ook dan zal het nog vele jaren duren voor de aanpak in dit kader vruchten afwerpt. Graag zien wij van het college een plan van aanpak. De gebiedsverkenning Utrecht Oost valt ons zwaar tegen. Wij zien te weinig urgentie en te weinig onderbouwing voor het gigantische bereikbaarheidsprobleem van onze kennismotor. Voor de economische ontwikkeling van Utrecht is het essentieel dat Utrecht Science Park zich kan blijven ontwikkelen. Dat betekent niet alleen banen in het hogere segment, maar juist ook banen voor beveiligers, kantinepersoneel, schoonmakers, automatiseerders, verplegend personeel en logistiek. Dat is een geweldige kans voor Utrecht om de banenkampioen te worden die het college als ambitie heeft neergelegd.

De VVD-fractie wil dat de wethouder Bereikbaarheid samen met de provincie inzet op het verbeteren van de bereikbaarheid voor alle modaliteiten, fiets, auto en OV. Wij verwachten een specifieke en heldere uitwerking van de gebiedsverkenning op dit punt, nog dit jaar. Haast is geboden.

De eerste resultaten van de 't Goylaan worden wisselend ervaren, wij zullen kritisch blijven volgen of de gewenste effecten optreden. Dank voor de toezegging dat alle ervaringen van de 't Goylaan kunnen worden meegenomen bij Socrateslaan.

Wij blijven ook aandringen op het snel invoeren van verkeersmanagementsystemen. Binnenkort zullen wij samen met de D66-fractie een expertmeeting organiseren waarbij ook goede voorbeelden aan de orde komen. Zo worden in Helmond vrachtauto's van een distributiebedrijf uitgerust met chips zodat ze in een groene golf rustig maar gestaag naar de snelweg kunnen doorrijden. Verbetering van



luchtkwaliteit, leefbaarheid en doorstroming waren het effect. Daarvan kunnen wij in Utrecht wat leren, daar moeten wij in Utrecht van leren. Daarmee zullen wij in Utrecht voorop moeten lopen.

De VVD-fractie vindt goed, vlot en betaalbaar parkeren een essentieel onderdeel van de mobiliteitsopgave van onze stad. Uit onderzoek blijkt dat mensen die met de auto komen per persoon ook het meeste geld uitgeven. Dat is belangrijk voor onze economie en het behoud van banen. Op plekken waar veel vraag en weinig aanbod is, kan betaald parkeren een tijdelijke manier zijn om door middel van een financiële prikkel vraag en aanbod in schaarste te reguleren. Toch is het hebben van parkeergarages geen doel op zichzelf. Daarom wil de VVD-fractie dat stappen worden gezet om te bekijken wat de effecten zijn als de markt in de positie brengt om parkeergarages te exploiteren. Wij vragen naar onderzoek via de volgende motie.

#### **"Motie 209**

##### **Parkeer de garages bij de markt**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016 ter bespreking van de Programmabegroting 2017

Constateerend dat:

- De gemeente diverse parkeergarages bezit en exploiteert;
- De exploitatie van deze parkeervoorzieningen voor auto en fiets wisselend winst of verlies maken;
- Sommige garages in gemeentelijk bezit reeds geëxploiteerd worden door marktpartijen.

Overwegende dat:

- Het exploiteren van parkeervoorzieningen een marktactiviteit is waar ook diverse particuliere aanbieders actief zijn;
- Marktpartijen vaak beter in staat zijn vraag en aanbod bij elkaar te brengen;
- Het optimaliseren van de opbrengsten en het gebruik gewenst is;
- Veel andere gemeenten volledig met private exploitanten zaken doen.

Verzoekt het college:

- Inzichtelijk te maken hoe de verschillende parkeerfuncties zich nu verhouden tot de markt van vraag- en aanbod, prijsstelling en gemeentelijk beleid, alsmede onder welke voorwaarden de parkeerbedrijven op lange termijn te verzelfstandigen zouden zijn en wat dit zou betekenen voor de rendabiliteit, de kwaliteit en het gemeentelijk (financiële) risico en de beleidsdoelen;
- De raad hierover bij de voorjaarsnota 2017 te informeren.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Van Schie.

Zo hebben wij afgesproken dat er een draagvlak meting is voor er betaald parkeren wordt ingevoerd. De VVD-fractie wil dat er een regeling en een protocol zijn als een buurt of parkeerrayon uit het regime wil stappen zodat burgers kunnen meepraten over het opheffen van parkeerplaatsen. Om dat mogelijk te maken, vraag ik het college om via een motie een procedure voor te stellen over het opheffen van betaald parkeren.

#### **"Motie 210**

##### **Procedure opheffen betaald parkeren**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016 ter bespreking van de Programmabegroting 2017

Constateerend dat:



Er een procedure is om betaald parkeren in te voeren

Overwegende dat:

- Betaald parkeren geen doel is, maar een middel om vraag en aanbod te reguleren;
- Democratisering van de eigen woonomgeving een gevolg is van Utrecht maken we samen;
- Draagvlak voor gemeentelijk beleid bij onze inwoner essentieel is;
- Bij enkele buurgemeenten betaald parkeren bij bijvoorbeeld sommige winkelcentra weer is opgeheven op verzoek van ondernemers en bewoners;
- Maatwerk nodig blijkt omdat maatregelen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid per buurt verschillen.

Verzoekt het college:

- Een concept proces op te stellen met daarin in elk geval de processtappen, planning, beslissen en communicatiemomenten, uitzonderingen en werkbeschrijvingen voor het op verzoek van bewoners opheffen van betaald parkeren;
- Dit proces binnen 10 maanden voor te leggen aan de gemeenteraad;

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Van Schie.

Een andere exploitatie die wat de VVD-fractie betreft uit de tentakels van de gemeente gered kan worden betreft de laadpalen voor elektrische auto's. Wij dienen daartoe de volgende motie in.

### **"Motie 211**

#### **Laat de palen laden!**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016 ter bespreking van de Programmabegroting 2017

Overwegende dat:

- De gemeente elektrisch rijden aanmoedigt;
- Particuliere en bedrijfsmatige e-rijders in de stadse wijken vaak zelf geen laadpaal op eigen terrein kunnen plaatsen;
- EV-rijders gebaat zijn bij zo veel mogelijk palen, keuze (en concurrentie) tussen aanbieders, dicht bij huis en/of werk. Dat maakt EV rijden aantrekkelijk voor gebruikers.
- De gemeente reeds begonnen is een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte uit te geven;
- Ongebruikt straatmeubilair ongewenst is. Het is belangrijk dat er strategisch geplaatst wordt waar ook vraag is;
- Een tekort aan laadpalen geen drempel mag vormen voor de groei van EV;
- De exploitant van de eerste reeks laadpalen een concessie met beperkte looptijd heeft voor dit netwerk;
- Exploitanten concurrerend kunnen blijven door te investeren in hun netwerk, met de mogelijkheid om investeringen terug te verdienen. Daarbij is het makkelijker te investeren als ze het volledig eigendom hebben over de palen en niet gebonden zijn aan korte afschrijvingen in verband met korte concessies.
- De markt voor laadpalen enorm dynamisch is en de komende jaren flink zal groeien;
- In diverse gemeenten de gemeente de ruimte biedt aan meerdere exploitanten voor het uitbaten van laadpalen;
- Een monopolie meestal niet de beste garantie is voor voordelige tarieven voor de eindgebruiker;



- Elektrisch rijden zowel breed toegankelijk als betaalbaar zou moeten zijn;
- Marktpartijen de beste garantie bieden op een goed marktevenwicht;
- Innovatieve ontwikkelingen zoals van Lomboxnet gebaat zijn bij een flexibele en faciliterende overheid;

Spreekt als haar mening uit dat:

- Concurrentie op de laadinfrastructuur beter is voor de positie van de eindgebruiker;
- Er zo min mogelijk belemmeringen zouden moeten zijn voor laadpaalexploitanten om hun netwerken ter beschikking te stellen aan eindgebruikers.

En draagt het college op:

- Te verkennen welke mogelijkheden er zijn om bestaande en nieuwe laadinfrastructuur verder te optimaliseren;
- De raad hierover te informeren.

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Van Schie en mijzelf.

Cultuurnota. De Cultuurnota biedt vele culturele instellingen de gelegenheid de komende jaren te werken aan onze begrotingsdoelstelling: Een breed scala van culturele instellingen/makers produceert en programmeert een veelzijdig, divers, artistiek interessant aanbod op diverse locaties, in de gehele stad. De VVD-fractie is van mening dat dit met de huidige Cultuurnota het geval is. De commissie Van Dockum heeft ons opgezadeld met een paar losse eindjes waar wij vandaag over spreken vóór wij een definitief besluit nemen.

Museum Oud Amelisweerd. Géén cultuurgeld naar het MOA, hebben onze voorgangers gezegd. Géén cultuurgeld naar instellingen buiten Utrecht heeft deze raad gezegd. De VVD-fractie blijft daarbij. Daarbij is er naar onze vaste overtuiging geen probleem met de exploitatie van het MOA. De stichting zelf geeft aan dat ze de gevraagde € 75.000,00 gebruikt om extra personeel aan te nemen. De huidige staf zou "te druk" zijn. De begroting geeft ook aan dat het een andere exploitant met dezelfde voorwaarden met een bescheiden begroting moet lukken het landhuis open te houden voor het publiek. Wij vragen het college te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn als het bestuur van het MOA zo onverstandig is om inderdaad te stoppen.

De VVD-fractie steunt de lijn van het college om de vijf en een half overgebleven instellingen zonder financiering in 2017 vanuit het flexibel budget te financieren. Wij vinden echter ook dat het flexibel budget nodig is voor het culturele klimaat in onze gemeente.

De VVD-fractie stelt voor om van de reserve TivoliVredenburg nog maar maximaal € 3,9 miljoen in te zetten voor TivoliVredenburg voor het tekort van 2015, € 2,2 miljoen, en het geprognosticeerd tekort van 2016, € 1,7 miljoen. Mocht het tekort van 2016 onverwacht en onverhoopt hoger zijn, heeft TivoliVredenburg inmiddels een eigen weerstandsvermogen en goede financiële vooruitzichten om het probleem zelf op te lossen. De € 300.000,00 die overschiet, willen wij graag inzetten voor het knelpunt van "De zeven" in 2018. Graag kregen wij hiervoor van de wethouder een toezegging. Wij vragen om de bereidheid om dit serieus te onderzoeken.

Duurzaamheid. Met betrekking tot duurzaamheid valt het de VVD-fractie op dat middelen onbenut blijven. Ons voorstel om afsluitkosten voor Eneco hieruit te vergoeden, houd ik nog even aan, want wij begrijpen dat de wethouder binnenkort met goed nieuws komt. Mocht het daarvoor niet nodig zijn, is onze conclusie dat het geld naar de Domtoren mag. Dat is de meest duurzame investering die men kan bedenken.

De raad zelf. Ik ben niet de enige die daarover vandaag iets zal zeggen. In de begroting van 2017 is een bedrag van € 500.000,00 voor de post Raadsorganen opgenomen. Het presidium neemt eind dit



jaar een besluit over de precieze verdeling van dit bedrag. Wat de VVD-fractie betreft, komt dit bedrag volledig ten goede aan de rekenkamer en de griffie. Mijn fractie heeft geen behoefte aan het verhogen van de budgetten voor de fracties zelf. Die zijn op orde en begin dit jaar nog geïndexeerd. Wij investeren dat geld liever in de kwaliteit van de controle door de rekenkamer en een slagvaardige griffie die de ambities van de raad kan ondersteunen.

Afsluiting. Ik kom tot een afsluiting. Het college heeft ook dit jaar weer een solide en sluitende meerjarenbegroting gepresenteerd waarmee wij recht doen aan de stad en haar bewoners. Utrecht is een gave stad, met veel energie en dynamiek en elke dag nieuwe kansen voor iedereen. Een liberale stad waar wij omkijken naar elkaar. De stad van Sint Maarten, wiens feestdag wij morgen vieren. Een stad met het in haar middelpunt de Domtoren. Voor deze, maar ook de andere torens die eigendom zijn van de gemeente – en daarmee van ons allemaal – heb ik de volgende motie die het college vraagt er zorg voor te dragen dat wij in de toekomst sparen voor voorzienbaar groot onderhoud.

### **"Motie 212**

#### **Zicht op de torens**

Constateerend dat

- de gemeente historisch gezien eigenaar is van een aantal historische torens (naast de Domtoren zijn dat de Buurtoren, de Geertetoren, de Jacobitoren en de Toren van Vleuten)
- de gemeente daarmee tevens een zorgplicht heeft voor het onderhoud en eventuele restauratiekosten

Overwegende dat

- kosten voor groot onderhoud van historische objecten aanzienlijke proporties kunnen hebben gezien het bijzondere karakter ervan
- deze objecten bijdragen aan het historische karakter van de binnenstad, respectievelijk gezichtsbepalend is voor Vleuten
- Kosten voor groot onderhoud volgens de huidige systematiek genomen worden zodra ze ontstaan
- Op dit moment bij de gemeenteraad geen zicht is wanneer de restauratie/groot onderhoud uitgaven voor deze torens op de gemeente afkomen

Verzoekt het college in aanloop naar de Voorjaarsnota 2017

- Meerjarig inzicht te verschaffen in verwachte uitgaven voor groot onderhoud van de historische torens
- Scenario's voor te leggen op welke wijze de verwachte uitgaven gedekt kunnen worden
- Wat hiervan de consequenties zijn voor het financiële beeld
- College geeft aan hoe het college de kosten van de restauratie gaat dekken de komende jaren

En gaat over tot de orde van de dag."

De motie is ondertekend door de heer Van Eijndhoven, de heer Brussaard en de heer Schipper.

De VVD-fractie is een partij die koers houdt, vooruit wil en vertrouwen heeft in de toekomst. Wij doen dat door mensen ruimte te bieden, in hun kracht te zetten en de lasten voor bewoners en ondernemers te verlagen. Wij somberen en betuttelen niet, ook niet na afgelopen woensdag, maar geloven in de vrije en verantwoordelijke keuze van de Utrechtse zelf.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! In deze zaal spreken we vaak over deugden en waarden, over solidariteit, over gastvrijheid en over moed, politieke moed. Maar ik wil het vandaag graag



hebben over een wat minder opvallende en meer bescheiden deugd, namelijk dankbaarheid. Ik hoorde al: tel uw zegeningen. De heer Gilissen sprak over dank. Een wat minder opvallende maar wel een heel mooie deugd, waar we allemaal, denk ik, hoop ik, wel één invulling aan kunnen geven. Met die gedachte is de ChristenUnie-fractie de straat opgegaan met een simpele vraag: waar ben jij dankbaar voor? En een paar uurtjes later – er is mij gevraagd of ik een Pechtoldje doe of een Buma, maar dit is echt de oogst van de straat – hadden wij honderden redenen tot dankbaarheid verzameld. Ik zou niet van de ChristenUnie zijn als ik niet een paar van die prachtige pareltjes met de raad zou delen. Bijvoorbeeld deze: ik ben zo dankbaar voor Tinder, want daar heb ik het allerbeste vriendje ontmoet”. Dat was overigens niet Maarten Koning.

De **VOORZITTER**: Dit ook weer geheel terzijde.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Dat gaat vast niet ten koste van mijn spreektijd.

De **VOORZITTER**: Nou en of!

De heer **Van OOIJEN** (ChristenUnie): Of deze: lasagne, dat is gewoon vet lekker. En zo is het. En deze heel mooie: thank you, Dutch people, for accepting Syrians in your land, dank u wel, Utrechters, voor het accepteren van Syriërs in uw land. Een paar prachtige parels.

Die kaartjes hebben me geïnspireerd tot een rode draad. Ik kom dan op drie punten:

1. er zijn heel veel kaartjes binnengekomen waar iedereen het over heeft: familie, vrienden, netwerk;
2. vervolgens is er een aantal onderwerpen waarover eigenlijk niemand iets opschrijft. Daar zijn wij niet zo dankbaar, daar is werk aan de winkel;
3. en ten slotte zijn er onderwerpen die maar een paar keer zijn genoemd, omdat ze eigenlijk vanzelfsprekend zijn geworden, maar misschien niet zo vanzelfsprekend als wij vaak denken.

Die drie lijnen ga ik wat verder uitwerken. Op bijna alle kaartjes is wel iets gezegd over familie, netwerk en relaties. Dit prachtige kaartje zegt eigenlijk alles: ik ben dankbaar voor alle lieve mensen om mij heen. Juist deze opmerking is voor mij een alarmbel voor de aanpak van eenzaamheid. Die eenzaamheid is en blijft keiharde realiteit. Mijn fractie is dan ook teleurgesteld over de uitwerking van het college in de beloofde transformatieagenda Wmo. De wethouder had beloofd dat eenzaamheid als prioriteit herkenbaar zou terugkomen, maar de tekst in de agenda staat in geen verhouding met deze toezegging. Om meer werk te maken van dit thema dien ik de volgende motie in.

### "Motie 213

#### **Eenzaamheid aanpakken**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016 bij de bespreking van de programma-begroting 2017,  
constaterende dat:

- het Utrechtse college bij de voorjaarsnota heeft toegezegd het thema ‘eenzaamheid’ op te nemen bij de transformatie agenda Wmo, als een ‘herkenbaar thema’ en als ‘prioriteit’;
- de volledige tekst in de Transformatieagenda over eenzaamheid is:  
Meer gezamenlijke aanpak tegengaan eenzaamheid. Utrecht kan zich gelukkig prijzen met een groot aantal buurtbewoners, initiatiefnemers, vrijwilligers en professionals die zich inzetten om sociaal isolement tegen te gaan. In de wijken trekken deze partijen steeds meer samen op. Tegelijkertijd is er volgens hen zelf nog winst te behalen door de inzet meer op elkaar af te stemmen, samen te werken aan deskundigheidsbevordering en te leren over wat effectief is om



het sociale isolement terug te dringen. Wij zullen dit proces van partijen ondersteunen. overwegende dat:

- de toezegging in geen verhouding is met de uitwerking.

draagt het college op:

- in de uitvoeringsnota 2017 een sterke inzet op te nemen op het terrein van eenzaamheid, door in ieder geval een duidelijke ambitie te noemen en de beleidsinstrumenten die het college daarvoor wil inzetten, en gaat over tot de orde van de dag.”

Deze motie is ondertekend door mevrouw Metaal-Froon, mevrouw Van Gemert en mijzelf.

Als wij toch spreken over het versterken van netwerken van kwetsbare Utrechters: een compliment aan het college. Sinds begin deze week is er een mantelzorgvriendelijke organisatie. De raadsbreed ondersteunde motie van de ChristenUnie-fractie uit 2013 is eindelijk realiteit. Maar naast een mantelzorgvriendelijke organisatie bestaat er ook zoets als een vrijwilligersvriendelijke organisatie. Ga maar eens praten met de Rabobank of Aegon. In deze bedrijven worden werknemers gestimuleerd om vrijwilligerswerk te verrichten. Daarom stelt de ChristenUnie-fractie voor dat ook de gemeente Utrecht zo'n vrijwilligersvriendelijke organisatie wordt. Dat doen we door ambtenaren de mogelijkheid te geven om vrijwilligerswerk te doen en dat zonder extra kosten. We proberen het te combineren met reguliere werkbezoeken, teamuitjes en dat soort zaken. Daarom dien ik de volgende motie in.

#### "Motie 214

##### **Versterk de sociale basis met Utrechtse ambtenaren**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016 bij de bespreking van de programma-begroting 2017

constaterende dat:

- het college volop inzet in het versterken van de sociale basis (als onderdeel van de Wmo-sporen) met financiële middelen, promotie en bij elkaar brengen van partijen en organisaties;
- vrijwilligers een belangrijke bouwsteen vormen van de sociale basis;
- via publiekscampagnes zoals NL-Doet de samenleving wordt gemotiveerd om te participeren in vrijwilligerswerk;
- verschillende bedrijven (waaronder Aegon, de Rabobank, ING) het personeel de mogelijkheid bieden om vrijwilligerswerk te doen in de baas z'n tijd;
- de Nederlandse Organisatie Vrijwilligerswerk (NOV) eerder heeft opgeroepen dat werkgevers personeel stimuleren voor vrijwilligerswerk;

overwegende dat:

- het college al jaren participeert in de publiekscampagne NL-Doet. Utrecht dit jaar (volgens beantwoording op eerdere schriftelijke vragen) ook ambtenaren de mogelijkheid heeft geboden om mee te doen;
- ambtenaren door middel van vrijwilligerswerk in de Utrechtse sociale basis uit de praktijk lessen kunnen opdoen voor hun dagelijkse functioneren;
- vrijwilligerswerk door ambtenaren een goed voorbeeld zou zijn van practice what you preach;
- vrijwilligerswerk goed kan worden ingebouwd in andere activiteiten, zoals teambuilding;

draagt het college op:

- met de Ondernemingsraad te bespreken hoe werknemers de mogelijkheid (geen verplichting) kan worden geboden om vrijwilligerswerk te doen;
- te onderzoeken of dit mogelijk is te verbinden aan andere activiteiten waardoor het



budgetneutraal mogelijk is.  
en gaat over tot de orde van de dag.”

Deze motie is ondertekend door mevrouw Van Gemert en mijzelf.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Ik heb daar een vraag over. Bij de motiemarkt had ik in eerste instantie niet begrepen dat het ging gebeuren in de vorm van teamuitjes. Er stond “in de baas z’n tijd”. Ik begrijp dat de ChristenUnie-fractie wil dat het een soort stages, werkbezoeken of teamuitjes worden zonder dat mensen bij wijze van spreken een halve dag per week vrijwilligerswerk gaan doen in de baas z’n tijd, waardoor de werkdruk bij anderen wellicht hoger wordt.

De heer **Van OOIJEN** (ChristenUnie): Dat is een terechte vraag. Bij Aegon en de Rabobank krijg je twaalf uur tijd. Dan mag je het in de baas z’n tijd doen. Voor de haalbaarheid van het voorstel – en de reactie van de wethouder was niet al te optimistisch – dachten wij werk met werk te maken. Wij koppelen het inderdaad aan teamuitjes, die al in de baas z’n tijd zijn, en andere werkbezoeken die al worden gedaan. Op die manier is het volgens ons mogelijk binnen de bestaande budgetten en tijd en krijgen wij een heel mooie uitstraling als een vrijwilligersvriendelijke organisatie. Dat is het voorstel.

Dan kom ik bij de onderwerpen die op geen enkel kaartje terugkomen en waar dus echt werk aan de winkel is. Het gaat dan bijvoorbeeld om lichtvervuiling en geluidshinder. Wij hebben behoorlijk de peep in dat er nog steeds geen sluitende afspraken zijn over de motorcross Lage Weide. Er wordt al jaren gepraat maar Zuilen heeft nog niets gehad. Bewoners zitten nog steeds in de herrie. De gemeente moet als verhuurder van de grond, dus vanuit het privaat recht, de regie nemen in dit dossier. Daarom dienen wij samen met de fracties van PvdA, D66 en PvdD de volgende motie in.

#### **"Motie 215**

##### **Geluidswerende maatregelen MotorCross op Lage Weide**

“De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter bespreking van de Programma-begroting 2017.

constaterende dat:

- het dossier geluidsoverlast van de Motor Crossvereniging Utrecht (MCU) op Lage Weide een lange voorgeschiedenis heeft;
- gemeente, bewoners en MCU al geruime tijd met elkaar spreken over een oplossing voor de geluidsoverlast, die weliswaar binnen de wettelijke kaders valt, maar als zeer storend wordt ervaren door duizenden inwoners van Zuilen;
- er na talloze gesprekken geen oplossing is gevonden voor de geluidsoverlast, terwijl een vergunning voor verruiming van crossuren (en daarmee geluidsbelasting) binnenkort wordt afgegeven;
- de gemeente vanuit haar publiekrechtelijke rol geen reden heeft de vergunning te weigeren aangezien de geluidsbelasting binnen de wettelijke norm valt;

overwegende dat:

- de gemeente echter de ambitie uitspreekt in effectdoelstelling E2.1.1. meer te willen dan alleen voldoen aan wettelijke eisen voor geluid;
- de gemeente als verhuurder van de grond aan MCU een ook privaatrechtelijke rol heeft en derhalve overlast voor omwonenden dient te beperken;
- de vergunning van MCU veel geluidruimte opslokt, wat ten koste gaat van economische ontwikkelingen op Lage Weide;



- de nog uit te geven geluidruimte op Lage Weide beperkt is;
  - partijen, inclusief MCU, bereid zijn om een substantiële bijdrage te leveren aan de financiering van het geluidsschermbaan, maar de totale financiering hiervan niet volledig kunnen dragen (gezien ook de beperkte inkomsten die MCU redelijkerwijs kan vragen aan haar leden);
  - het tijd wordt te komen tot een oplossing, want bewoners van de wijk klagen lang en hebben geen enkel zicht op een oplossing;
- draagt het college op:
- vanuit zijn privaatrechtelijke rol in overleg te treden met partijen, om tot een financieel voorstel te komen, met als doel enerzijds de inwoners van de wijk Zuilen te beschermen tegen (toenemende) geluidsoverlast van de MCU en anderzijds geluidruimte te creëren/behouden voor toekomstige economische ontwikkelingen op Lage Weide;
  - de Raad hierover te informeren vóór het einde van 2016, en gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mevrouw Uringa, mevrouw Van Esch en de heren Işik en Sienot.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Ik ben benieuwd of de heer Van Ooijen al maatregelen in gedachten heeft. Ik weet niet hoe hij denkt over de huur die nu aan de motorcrossclub wordt berekend.

De heer **Van OOIJEN** (ChristenUnie): Mevrouw De Boer heeft daar vragen over gesteld en ik ben benieuwd hoe de wethouder daarop reageert. Wij denken dat er wellicht wat meer nodig is, zoals een geluidswal. Die zal misschien geld kosten. De gemeente moet ook vanuit haar privaatrechtelijke rol als verhuurder verantwoordelijkheid nemen. Dan kan het zijn dat de portemonnee moet worden getrokken. In die richting denken wij.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Stel dat zo'n geluidswal nodig is, vindt de heer Van Ooijen dan ook dat de kosten daarvan voor een deel kunnen worden omgezet in een verhoging van de huur om ze op die manier terug te verdienen?

De heer **Van OOIJEN** (ChristenUnie): Ik ben best bereid om daarover te spreken. Ik heb er in ieder geval geen zin in om hierover nog jaren door te praten. Het duurt maar en het duurt maar. Als een verhoging van de huur de enige uitkomst is en het nog jaren duurt, ben ik daar niet over te spreken. We moeten nu handelen, want dit kan niet meer. De jaren stapelen zich op. Natuurlijk wil ik het liefst een zo goedkoop mogelijke oplossing voor de gemeente. Daar zijn wij financieel-economisch verstandig genoeg voor.

Dan een ander onderwerp, namelijk licht. Andre Kuipers constateerde, 300 kilometer boven ons hoofd,

dat Utrecht nog te zien was door de giga-explosie van licht. Dan zeg ik met een kleine knipoog: is dat wat dit college bedoelde met city marketing? Wij spreken liever over lichthinder, lichtvervuiling. Daar moeten wij echt werk van maken. Waar de veiligheid niet in het geding komt, kan en moet het licht uit. Dat is duurzamer en beter voor mens en milieu. Al onze vragen en suggesties hierover ten spijt is bij het college het lichtje voorlopig uitgegaan. Daarom dienen wij een motie in om het lichtje weer aan te zetten.

#### "Motie 216

#### **Mag het licht uit? Aan de slag met lichthinder en lichtvervuiling**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter bespreking van de



Programmabegroting 2017,  
constaterende dat:

- in 2008 het Gemeentelijke Verlichtingsplan is vastgesteld;
- het Verlichtingsplan beoogt 'een op duurzaamheid gericht beleid door het inkopen van groene elektriciteit en duurzame materialen, het toepassen van energiezuinige verlichting en het beperken van verlichtingsniveaus en lichtvervuiling;
- hiermee een besparing wordt nagestreefd van 900 ton CO<sub>2</sub> per jaar;
- de besparingsdoelstelling zijn opgetekend tot 2% per in 2015;
- een uitwerking van mogelijkheden is opgenomen binnen het Programma Utrechtse Energie en in 2013 de Rapportage mogelijkheden lichtreductie heeft opgeleverd;

overwegende dat

- zowel over het Gemeentelijke Verlichtingsplan als de rapportage onduidelijk is welke maatregelen al dan niet genomen zijn en met welk resultaat, o.a. voor het milieu;
- ook te noemen: de korte-middellange-lange maatregelen, communicatie tijdens de uitvoeringsfase, het resultaat van de proefperiode en van de 'verdere studie' naar het fotomateriaal van ISS om lichtbronnen vast te stellen en te verbeteren;
- het college tot nu toe zeer summier informatie verstrekt over haar doelen en resultaten; draagt het college op
- een onderzoek uit te voeren naar het resultaat van de doelen en maatregelen, opgetekend in het Gemeentelijke Verlichtingsplan (2008) en de Rapportage mogelijkheden lichtreductie (2013);
- hierin te betrekken eerder genoemde thema's;
- de Raad hierover te informeren voor het einde van 2016, en gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mevrouw Uringa, mevrouw Van Esch, mevrouw Paardekooper en de heer Bos.

De heer **GILISSEN** (VVD): De heer Van Ooijen zegt dat het licht uit moet waar dat veilig kan. Is hij het met de VVD-fractie eens dat waar het veilig moet het licht aan moet?

De heer **Van OOIJEN** (ChristenUnie): Zeker, daar moet het licht zeker aan blijven. De veiligheid staat op één. Of bedoelt de heer Gilissen dat niet?

De heer **GILISSEN** (VVD): Ik bedoel dat er licht moet worden gemaakt waar het nu onveilig en donker is. Licht in de duisternis, dat moet de heer Van Ooijen aanspreken.

De heer **Van OOIJEN** (ChristenUnie): Dat spreekt mij zeker aan, maar duisternis spreekt mij ook aan, want dat blijkt veel beter te zijn voor een heleboel partijen. Het is ook een stuk duurzamer. Ik herinner de heer Gilissen aan zijn eigen inbreng over duurzaamheid. Laten wij echter ook eens kijken naar die andere kant, namelijk waar het licht uit kan in plaats van waar het aan kan. Wij kijken al te vaak waar het licht aan kan. Laten wij nu kijken waar het licht 's nachts vooral uit kan.

De heer **GILISSEN** (VVD): Volgens mij is er niet heel veel verschil van mening met de heer Van Ooijen. Wij hebben drie weken geleden vragen van jongeren gehad die ons benaderen en die zich niet veilig voelen als zij naar hun sportles gaan. Het zou fijn zijn als de heer Van Ooijen ook zegt dat hij op die plekken licht in de duisternis wil brengen.



De heer **Van OOIJEN** (ChristenUnie): Dat ben ik helemaal met de heer Gilissen eens, maar ik vraag nu ook aandacht – en hoop dat de heer Gilissen dan ook mij volgt – om te kijken waar het licht uit kan. Dan vinden wij elkaar. Ik zie hem knikken.

Ik kom bij het laatste blokje, de thema's die maar een enkele keer ter sprake kwamen en die eigenlijk een beetje als vanzelfsprekend worden beschouwd. Er was bijvoorbeeld iemand die blij was dat hij een dagje in Utrecht kon zijn. En dan hoort daar een cultureel bezoek bij, want dat is een van de redenen waarom je naar Utrecht gaat. Wij zouden het dan ook zonde vinden als een bezoekje aan de “zeven” onmogelijk wordt. Die instellingen moeten we voor de stad behouden. Daarom hebben wij samen met de fracties van PvdA en PvdD een motie ingediend.

Een enkel keertje noemde men ook dankbaarheid voor een dak boven je hoofd. Heel simpel. Dan is het goed om aandacht te vragen voor degenen die geen dak boven hun hoofd hebben. Mensen die op een wachtlijst staan voor beschermd wonen of 24-uurs opvang. Laten wij nu de stip aan de horizon plaatsen. Daarom dienen wij het volgende amendement in.

#### **"Amendement 54**

##### **Wachtlijsten voor dak- en thuislozen verdienen meer aandacht**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016 bij de bespreking van de programma-begroting 2017

constaterende dat:

- er een steeds grotere druk ontstaat op de opvangvoorzieningen voor dak en thuislozen, waaronder druk op dagopvang en nachtopvang, moeizame doorstroming naar 24-uursvoorzieningen (wachtlijsten beschermd wonen), wachttijd voor Laagdrempelige Opvang (wachttijd voor LDO) en zelfstandige woonruimte met intensievere begeleiding;
- het college verschillende maatregelen heeft genomen om de druk te verminderen, waaronder het doen van verschillende (verdiepende) onderzoeken, het versneld oplossen van financiële problemen voor wachtenden, het subsidiëren van innovatieve projecten, de inzet van het stadsteam herstel en nieuwe afspraken tussen corporaties en zorgaanbieders;

overwegende dat:

- de noodzaak van oplossing groot is, omdat professionals zien dat inwoners steeds vaker zelf op zoek gaan naar oplossingen, bijvoorbeeld door 'grijs wonen';
- de begroting de nadere in globale termen beschrijft, maar daar geen prestatiedoelstelling aan koppelt;
- in de rapportage 'nadere aanscherping wachtlijstproblematiek beschermd wonen en opvang' van Bureau HHM (juni 2016), uitgevoerd in opdracht van de gemeente, een mogelijke handvat wordt geboden als aanvaardbare wachttijd, gebaseerd op de voormalige tijden vanuit de AWBZ;

besluit:

- als effectindicator op te nemen bij de indicatoren Maatschappelijke Ondersteuning (p141), namelijk 'wachttijd voor Beschermd Wonen' met als gekoppelde doelstelling '13 weken', en gaat over tot de orde van de dag."

Dit amendement is ondertekend door mijzelf.

Er is inspiratie te over om elke dag dankbaar te zijn. Voor familie, vrienden, vrijwilligers, voor de stilte in de stad en voor het dak boven ons hoofd.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Utrecht 100% Sociaal. Dat was de titel van het verkiezings-



programma van de SP in 2014. Hier alles doen wat we kunnen voor de mensen die door de neoliberale Haagse politiek tussen wal en schip raken. Niet meehuilen, zelf opruimen. De huurexplosie doorbreken, sociale huur erbij in plaats van eraf, maatwerk in de thuiszorg en een fatsoenlijk armoedebeleid. Wel, die extra sociale huurwoningen komen er, de huren stijgen nauwelijks en de bestaande voorraad wordt verduurzaamd. En er is geld geregeld om de stedelijke vernieuwing op peil te houden. Keihard nodig.

De grote klappers armoedebeleid en thuiszorg worden buiten het debat van vandaag om besproken. Daarover nu alvast het volgende. De SP stond en staat pal voor de thuiszorg: maatwerk en mensenwerk in plaats van rekenwerk. Na de unaniem aangenomen SP-motie "Maatwerk voor iedereen" zien we dat nu terug in het plan van aanpak. Het gaat de goeie kant op.

Dat geldt ook voor het armoedebeleid. Gelukkig waren de oude schoenen nog niet weggegooid toen uit het onderzoek, waar de SP om had gevraagd, bleek dat er vele mensen door het ijs zouden gaan zakken. Het wordt zelfs nog mooier als het lukt met de corporaties afspraken te maken over huurverlaging voor de laagste inkomens. Onze motie "Verhuizen hoezo?" van december vorig jaar riep daartoe op. Na de huurexplosie van de afgelopen vijf jaar is dat een heel ander geluid. Zet hem op college, zou ik zeggen.

We zijn uitermate tevreden over de verlaging van de rioolheffing met € 20, als gevolg van het uitzoekwerk van mijn fractiegenoot Eggermont. Verder verwijst ik naar ons lijstje van een jaar geleden. Ik kan gerust zeggen dat ik hier sta met een goed gevoel. Ik kom zo meteen terug op een paar dingen die desondanks schuren.

Het college geeft met deze begroting verder uitvoering aan het coalitieakkoord, met de daarin gemaakte financiële afspraken. Van de kant van de SP dus geen algemene beschouwingen, noch fancy en dure vergezichten, want in 2017 zijn er wel een paar onvermijdelijke uitgaven en risico's van onbekende grootte. Ik noem de restauratie van de Dom en de hobby's van een deel van de raad voor de verbouwing van het stadhuis. We willen geen lijken in de kast achterlaten voor het volgende college. De enorme veelheid aan voorstellen die vandaag langskomen, leggen we langs die meetlat.

Een invuloefening. Zo noemde wethouder Diepeveen de programmabegroting tijdens het debat over de cultuursubsidies op 1 november 2016, de vertaling van de op 30 juni 2016 aangenomen Voorjaarsnota, inclusief de aangenomen en overgenomen moties en amendementen. Dat klopt, zij het dat juist voor die cultuursubsidies het raadsvoorstel pas in september het licht zag en daar is wel het een en ander over te zeggen.

Het lijkt een abc'tje: er is een te verdelen budget, er is een deskundige commissie die adviseert hoe dat budget verdeeld moet worden. Deze spelregels zijn duidelijk. Dan heb je winnaars en verliezers. Het zij zo. Maar die commissie heeft een wanprestatie geleverd door een aantal instellingen wel als subsidiabel te beschouwen, maar geen geld toe te kennen. Daarmee zadelt ze het college, de raad en de betrokken instellingen op met een probleem, dat al gauw leidt tot de roep om extra geld. Deze werkwijze is niet voor herhaling vatbaar en zeker iets om grondig te bespreken in de evaluatie, waar vanmiddag al eerder toe is opgeroepen.

*(De heer Van Zanen draagt het voorzitterschap van de vergadering over aan mevrouw Ferket.)*

Extra geld voor cultuur zou fantastisch zijn, vindt ook de SP. Maar zo hebben we het niet afgesproken in het coalitieakkoord. Problemen binnen een programma los je op binnen het budget voor dat programma. De keuzes maken die de adviescommissie heeft verzuimd te maken. Zo vinden wij het heel gek dat 't Hoogt de volle mep krijgt. Weliswaar met een voorbehoud na 2017, maar ze weten daar al jaren dat de huidige huisvesting eindig is. Ondanks uitspraken van 't Hoogt dat er naar verschillende huisvestingsopties gekeken wordt, zien wij nog geen enkele beweging aan die kant. Sterker nog: tijdens



de raadsinformatiebijeenkomst stelde 't Hoogt dat ze ook kunnen blijven zitten. Hoe zit dat? Het programma van 't Hoogt kan wat de SP betreft prima gedraaid worden in samenwerking met andere partners, zonder subsidie.

Als de groei van de stad moet leiden tot meer geld – dat hebben we in de media de laatste tijd een paar keer langs horen komen – zijn eerder sport en veiligheid aan de beurt. Bij de ontwikkeling van de budgetten sinds 2013 zie je bij cultuur een min van 1,6%, maar bij sport min 8,4% en bij veiligheid min 9,6%. De cijfers hebben een waarmede van de heer Eggermont. Ik wil er graag met iedereen over verder praten.

Er ligt nu een voorstel om te inventariseren wat de betrokken instellingen nodig hebben in de jaren 2018, 2019 en 2020. Lijkt me appeltje-eitje. Het aangevraagde subsidiebedrag maal 7 maal 3, maar wie weet ligt dat toch net iets genuanceerder. Ik ga er vanuit dat het college in de beantwoording zal zeggen dat de uitgaven voor de diverse programma's bij de voorjaarsnota integraal worden bekeken en zal verwijzen naar het coalitieakkoord voor de financiële afspraken. Toch?

Desondanks kan de raad natuurlijk ook een vrijwillige bijdrage leveren. Wij stellen, zoals ieder jaar, voor de fractiebudgetten te verlagen. Maar anders dan vorige jaren willen we dit jaar ook een bestedingsrichting meegeven. Ik dien daarom een amendement in. 50.000,00 euro eraf bij de fractiebudgetten, die het college zo nodig mee kan nemen bij de zoektocht die nog moet volgen naar een oplossing voor de 7.

#### **“Amendement 55**

##### **In eigen vlees voor cultuur**

De gemeenteraad, in vergadering bijeen op 10 november 2016, ter bespreking van de programma-begroting 2017 en de Nota Subsidievoorstellen Cultuurnota 2017–2020, overwegende dat:

- de Commissie Cultuurnota 2017–2020 in haar advies een aantal aanvragende instellingen weliswaar subsidiabel acht, maar desondanks adviseert deze geen subsidie toe te kennen;
- het college voorstelt dit advies over te nemen, met dien verstande dat voor het jaar 2017 voor deze instellingen een oplossing is gevonden in het flexibel budget cultuur;

constaterende dat:

- de gemeenteraad deze situatie onwenselijk vindt;
- de fractiebudgetten de afgelopen jaren zijn gestegen;
- de raad ook zelf kan bijdragen aan een oplossing voor deze problematiek;

besluit:

- bij de voorjaarsnota 2017 structureel € 50.000 te besparen op de fractiebudgetten, door het bedrag onder Artikel 2, lid 3 van de “Verordening op de financiële bijdrage aan fracties 2016” te verlagen naar € 3.438,88;
- het college te mandateren dit bespaarde bedrag zo nodig mee te nemen in de overwegingen over een oplossing in de jaren 2018–2020, voor de instellingen die door de Commissie Cultuurnota 2017–2020 subsidiabel werden geacht, maar desondanks niet worden gesubsidieerd.”

Dit amendement is ondertekend door mijzelf.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Ik hoor de SP vaak over fractievergoeding spreken. De SP heeft ook wel eens een bedragje terugbetaald. Ik heb daarvoor een fantastisch bestedingsdoel. Laten wij dat nu eens lekker uitsmeren over de andere fracties. Ik kan het wel gebruiken.



De heer **SCHIPPER** (SP): Ik kan niet in de portemonnee van de heer Bos kijken, maar hij ziet er niet uit alsof hij veel tekortkomt.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Ik wil het voor de collega's opnemen. Er wordt een sfeer gecreëerd alsof raadsvergoedingen een enorm bedrag zijn. Daarin herken ik mij totaal niet. Ik zie hardwerkende collega's die dagen verlof opnemen en veel minder zijn gaan werken om dit werk met hart en ziel te gaan doen. Wij doen het allemaal niet voor het geld of om er rijk van te worden, want dat worden we niet. We doen het wel met een heleboel moraal en inzet. Ik heb er moeite mee dat er een beeld ontstaat alsof wij het wel allemaal voor een riante vergoeding doen. Dat is niet zo. Daar doe ik het in ieder geval niet voor.

De heer **SCHIPPER** (SP): Als de heer Verschuure had geluisterd, heeft hij gehoord dat ik het over de fractiebudgetten had, niet over de raadsvergoeding. Daar mogen wij niet eens meer aankomen. Wij vinden wel dat het een onsje minder kan. Wij hebben niet voor niets de afgelopen tien jaar € 120.000,00 en een klein beetje meer teruggestort. Het kan volgens ons dus wel. Het is natuurlijk het goed recht van de heer Verschuure om tegen te stemmen.

Een paar schuurpunten tot slot. De laagste werkloosheid van Nederland als ambitie in het coalitieakkoord. Later in dit theater krijgen nog een discussie over het Lokaal Economisch Fonds, maar dat is niet alles. Vorig jaar zegde het college toe naar voorbeeld van het Dashboard Kwartaalcijfers Werk en Inkomen aan te geven hoeveel structurele banen Social Return, de Utrechtse werktafel, het LEF, de Economic Board, het Ondernemersfonds en de aanpak jeugdwerkloosheid opleveren en wat dat de gemeente kost. We zien dat nog niet terug. De vraag is dus of, hoe en wanneer het college die toezegging inlost. Zo nodig heb ik dit jaar een motie in tweede termijn.

Daarnaast sluit ik me aan bij de zorgen van Groenlinks over de ongelijkheid in het onderwijs, die al begint voordat het onderwijs er aan te pas komt, namelijk bij het vooraanmelden op de basisschool. Wat ons betreft wordt er actiever ingezet op het tegengaan van ongelijkheid in het onderwijs, daarom hebben wij de motie van Groenlinks mede ondertekend.

Een hapje eten, drankje erbij: wie houdt er niet van? Gezellig. Niets menselijks is de gemeenteraad vreemd. Zeker als je tijdens de maaltijd nog even wat plooiën kunt gladstrijken over een raadsvoorstel, of een handtekeningetje kan ophalen voor een motie. Op zich niks mis met die raadsmaaltijden die dit jaar zijn geïntroduceerd, maar waarom moet dat in hemelsnaam gratis? Of eigenlijk, waarom wordt dat betaald uit het raadsbudget en betalen de deelnemende raadsleden dat niet zelf of betalen zij eraan mee? De heer Verschuure kan wellicht weer interrumperen. Laten we wel wezen: we krijgen als raad een riante vergoeding voor ons werk met een onkostenvergoeding. We kunnen ons voer makkelijk zelf bekostigen. Het is de SP echt een doorn in het oog. En helemaal als je ziet welke absurde hoeveelheden eten er vaak overblijven, die vervolgens gewoon weggegooid worden. Ik ben zo vrij geweest om een paar foto's mee te nemen. Iedereen kan die bij ons komen bekijken. Hulde voor de Partij voor de Dieren, die in weerwil van de regels al een paar keer overgebleven eten heeft weggebracht naar de daklozenopvang.

Na dit twee keer zonder resultaat te hebben aangekaart in het Presidium, komen wij nu met een voorstel om te kappen met dit kosteloos eten voor de raad. Je eet alleen mee als je hebt ingetekend, zodat de griffie op maat kan bestellen. Je betaalt een eigen bijdrage van een tientje per persoon per keer. Wij zien niet in wat daartegen kan zijn. Inmiddels zijn de fracties van PvdD, GroenLinks, VVD, CDA en PvdA het met ons eens en daarom hebben zij de motie "Kappen met gratis maaltijden voor de raadsleden" mede ondertekend. Ik dien de motie hierbij in.



### **Kappen met gratis maaltijden voor de raadsleden**

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017 c.a., constaterende dat:

- sinds enige tijd de raadsleden – kosteloos – kunnen deelnemen aan de door de griffie georganiseerde raadsmaaltijden, die ten laste komen van dit budget raadsorganen;
- bij die raadsmaaltijden met grote regelmaat absurde hoeveelheden voedsel overblijven, die direct worden weggegooid;

van mening dat:

- raadsleden een riant vergoeding krijgen voor het raadswerk en zij deze maaltijden makkelijk zelf kunnen bekostigen;
- het zelf moeten bekostigen van de maaltijden een prikkel is tot soberheid en het vermijden van voedselverspilling;

besluit:

- de gratis raadsmaaltijden af te schaffen en in plaats daarvan een eigen bijdrage van € 10 per raadslid per keer in te stellen;
- dat voortaan alleen meegegeten kan worden na intekening vooraf, en gaat over tot de orde van de dag.”

Deze motie is ondertekend door mevrouw Van Esch, mevrouw De Regt, mevrouw Haage, de heren Gilissen en Van Waveren en mijzelf.

Ik ben er doorheen. Voor de rest heeft het college de invuloefening best goed gedaan. We stemmen in met de begroting en zien uit naar het wenkend perspectief dat ik heb geschetst bij de thuiszorg en het armoedebeleid.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Ik ben aan het wachten en aan het wachten. Het gaat maar over dingen in het stadhuis. De heer Schipper spreekt over een invuloefening. Wat vindt de SP nu belangrijk in de stad? Gaat het allemaal zo goed? Ik ben echt met stomheid geslagen over deze inbreng die minuten lang alleen maar “spiegeltje spiegeltje aan de wand” over onszelf gaat en bijna niet over de mensen in de stad. Waarvoor zitten wij hier nu eigenlijk.

De heer **SCHIPPER** (SP): Was mevrouw Haage niet in de zaal toen ik mijn betoog begon? Toen heb ik gezegd waar de SP voor staat en wat er gebeurt. Dat is: meer sociale huur, een fatsoenlijk armoedebeleid, maatwerk in de thuiszorg waarover wij jaren hebben gesproken. Daar staan wij voor. Dat zien wij lukken. Ik verwijs naar mijn lijstje van vorig jaar bij de programmabegroting voor wat er nog meer is gelukt: aanpak van huisjesmelkers, 97% van het budget van de sport gaat naar de breedtesport. Wij zijn tevreden. Wij proberen met de middelen die wij hebben weg te hozen wat er van de andere kant op je af komt. Dat valt niet altijd mee.

*(Mevrouw Ferket draagt het voorzitterschap van de vergadering over aan de heer Van Zanen.)*

Mevrouw **FREYTAG** (Student & Starter): Voorzitter! Vandaag bespreken wij niet alleen de begroting, maar besluiten wij ook hoe het Utrechtse culturele veld er de komende vier jaar gaat uitzien. Student & Starter heeft een heldere kijk op die toekomst. Wij zien namelijk een culturele sector voor ons die meegroeit met de stad en die ruimte biedt aan jong talent. Helaas gebeurt dit laatste nog te weinig. De stap om je als jonge maker in deze stad definitief te vestigen, is in veel gevallen helaas te groot. Dat blijkt



uit alle cijfers. Het grootste deel van de afgewezen subsidievoorstellen in het kader van de Cultuurnota 2017–2020 komt van jonge makers en nieuwe instellingen. Student & Starter ziet graag een oplossing voor deze groep, die tussen wal en schip valt. Daarom dienen wij een motie in samen met de fracties van D66, GroenLinks, PvdD, ChristenUnie, CDA en PvdA.

### **"Motie 218**

#### **Creativiteit kent geen anciënniteit**

De gemeenteraad van Utrecht bijeen in de vergadering van 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017,

constaterende dat:

- Utrecht een stad is met veel jonge makers in de kunst- en cultuursector die barsten van ambitie;
- deze jonge makers vaak aanspraak maken op incidentele subsidie voor hun projecten;
- het grootste deel van de afwijzingen van subsidieaanvragen in het kader van de Cultuurnota 2017–2020 bestaat uit instellingen en makers die voor het eerst een aanvraag hebben gedaan;
- de stap van incidentele naar structurele subsidie dus veelal te groot is;
- jonge makers daarom uitwijken naar andere steden om zich te vestigen als kunstenaar en het talent voor de stad Utrecht verloren gaat;

overwegende dat:

- het behouden van Jong talent voor de Utrechtse kunst- en cultuursector prioriteit heeft in het kader van innovatie en diversiteit;
- belemmeringen daarom zoveel mogelijk moeten worden weggenomen;
- er dus een oplossing moet komen voor de grote kloof tussen incidentele projectmatige subsidie en structurele vierjarige subsidie;

draagt het college op om:

- te onderzoeken hoe een oplossing kan worden geboden aan kunstenaars en instellingen die door willen groeien en verder willen professionaliseren, maar momenteel alleen in aanmerking komen voor incidentele subsidie;
- daarbij ook te kijken naar de subsidie instrumenten die in andere steden worden gebruikt, zoals bijvoorbeeld de tweejarige subsidie in Amsterdam;
- de raad hierover te informeren bij de toegezegde evaluatie van de Cultuurnotaprocedure, en gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mevrouw Knip, mevrouw Van Esch, mevrouw Metaal–Froon, de heren De Vries, Van Ooijen en Post en mijzelf.

Zoals gezegd, zien wij Utrecht als een stad die ruimte biedt aan jong talent, maar ook als een stad die kunst en cultuur laat meegroeien met de groei van haar inwoners. Daarom zijn wij blij dat de wethouder heeft toegezegd om bij de Voorjaarsnota 2017 met een voorstel te komen om de indexatie van loon- en prijsstijgingen structureel te maken. Zo behouden culturele instellingen hun slagkracht en verarmt het culturele aanbod in Utrecht op de lange termijn niet. Laten wij trots zijn op onze talenten en hun de kans bieden om zich te ontwikkelen in Utrecht.

Ook een aantal andere fracties heeft moties ingediend op het vlak van cultuur. Wij zullen die van harte ondersteunen. Net als D66 hopen wij dat er een oplossing komt voor de zogenaamde club van 7 en zien wij graag dat het landhuis Oud Amelisweerd open blijft voor de stad. Daarnaast zien wij dat er de komende jaren ook landelijk veel gaat veranderen. Laten wij daarop inspringen en ervoor zorgen dat Utrecht er helemaal klaar voor is bij de volgende Cultuurnotaprocedure.

Dan kom ik bij onderwijs en specifiek de internationale school. Daarover kunnen wij kort en



duidelijk zijn: die nieuwe locatie moet er zo snel mogelijk komen. De school barst uit zijn voegen en heeft daarom zo snel mogelijk duidelijkheid nodig. Laten wij snel tot een besluit komen, zodat de internationale school kan gaan bouwen aan een gebouw en aan de toekomst van de leerlingen.

Onder het mom "liever goed gestolen dan slecht bedacht" pak ik bij de besluiten over de verschillende verordeningen ook wel eens het beleid van andere gemeenten erbij. Zo ook bij de begroting, specifiek op het punt van bereikbaarheid. De begroting, en daarmee de jaarrekeningen, hebben effectindicatoren om te kunnen zien of het gevoerde beleid daadwerkelijk het effect heeft waarop wij hopen. Mocht dat niet het geval zijn, dan kun je daar met de begroting of de voorjaarsnota onder de neus meteen op sturen. Helaas is dit bij bereikbaarheid niet het geval. De effectindicatoren van de vele bouwprojecten die nu gaande zijn in Utrecht, zijn niet meer dan de modal split. Dit zegt alleen iets over welk vervoersmiddel mensen gebruiken, niet of zij hun bestemming daadwerkelijk bereiken. Dat laatste proberen wij nu juist voor elkaar te krijgen.

Bij mijn zoekactie bij andere begrotingen zag ik dat het ook anders kan. Tevredenheid per modaliteit, de voornaamste toegangswegen per modaliteit, waarbij de reistijd over de jaren wordt bijgehouden, reistijd op kernknooppunten en een aantal verkeersongelukken passeren bij andere gemeenten de revue. Dit zijn wat ons betreft goede indicatoren om iets te zeggen over de bereikbaarheid van de stad. Om ook in Utrecht bij het geijkte cyclusdocument informatie te krijgen over bereikbaarheid, dien ik dan ook de volgende motie in. Die is mede ondertekend door de fracties van CDA, VVD, ChristenUnie en PvdA.

#### **"Motie 219**

##### **Indicatoren voor bereikbaarheid**

De Gemeenteraad van Utrecht bijeen in de vergadering van 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017, constaterende dat:

- de effectindicatoren van het programma bereikbaarheid bestaan uit de modal split;
- deze indicatoren niet veel zeggen over de bereikbaarheid van Utrecht;
- in andere gemeenten ook andere indicatoren zijn opgenomen in de begroting zoals: tevredenheid per modaliteit, verkeersveiligheid en gemiddelde reisduur bij kruispunten en belangrijke routes;

overwegende dat:

- de cyclus van begroting en jaarrekening de plek is om de effecten van beleid te wegen en bij te sturen waar nodig;
- dit met de huidige effectindicatoren lastig is;

draagt het college op om:

- effectindicatoren die een betere indicatie van het effect van het programma bereikbaarheid laten zien, te ontwikkelen, zoals:
  - tevredenheid van de bereikbaarheid per modaliteit;
  - ervaren verkeersveiligheid;
  - aantal verkeersongelukken;
- daarmee terug te komen bij de raad voor PGB 2018, en gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mevrouw Uringa, de heren Van Waveren, Van Schie en Post en mijzelf.



Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): In mijn beleving heeft de wethouder dit al toegezegd na vragen van de D66-fractie in de commissie. Ik ben benieuwd welke toegevoegde waarde deze motie heeft.

Mevrouw **FREYTAG** (Student & Starter): Wat in de commissie is toegezegd, gaat over een evaluatie van "Slimme route, slim regelen, slim bestemmen". Hier gaat het specifiek over de informatie bij het cyclusdocument. Zoals ik al zei: daar waar wij kunnen sturen op bereikbaarheid, moet de informatie er zijn.

Utrecht maakt werk van participatie en regelt buurtinspraak via verschillende wegen. Tijdens stadsgesprekken, via enquêtes en bij monde van de wijkraad wordt de Utrechter gehoord. Helaas schieten deze participatievormen vaak toch nog tekort. De drempel om naar een stadsgesprek te gaan, is te hoog, enquêtes zijn te lang en de wijkraad is in veel gevallen geen echte vertegenwoordiging van de bewoners van de wijk. Veelal wordt er dus met de usual suspects gesproken. Wat Utrecht echt nodig heeft, is een meer laagdrempelige inspraak. Vrijwel iedereen bezit tegenwoordig een smartphone of een computer. Waarom zetten wij deze middelen niet in om burgers bij de besluitvorming te betrekken? Waarom maken wij inspraak niet digitaal mogelijk? Daarom hebben wij tijdens de commissiebehandeling de wethouder opgeroepen om aansluiting te zoeken bij de proef Youmee.nl, die op 1 januari 2017 start. Wij zijn dan ook blij met de bereidheid van de wethouder om deelname te onderzoeken. Een mooi begin, maar dat betekent nog niet dat wij er ook zijn. Daarom dienen wij van harte de motie "Participatie anno 2017 is ook online" mede in, samen met de VVD-fractie. Laten wij niet alleen meedoen aan een proef maar online participatie voor iedereen structureel mogelijk maken.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! De PvdD vindt, zoals inmiddels bekend is, dat wij in de politiek af moeten van de focus op de kortetermijnbelangen van de mens. Die vormt een bedreiging voor kwetsbare waarden, voor degenen die geen stem hebben of wier stem niet gehoord wordt. Het kortetermijndenken blijkt helaas opnieuw het uitgangspunt voor de begroting 2017. Wij gaan dan ook proberen om een beter Utrecht te bewerkstelligen.

Ik begin met de nieuwe Natuurwet. De Partij voor de Dieren heeft al een paar keer gesproken over de aankomende nieuwe Natuurwet en de veranderingen voor Utrecht. Die aandacht zetten wij vandaag graag voort, want die grote veranderingen komen eraan per 1 januari 2017. Op dit moment zitten we te wachten op de provincie, maar dat is allesbehalve verstandig. Er is namelijk nu al bekend dat de provincie de soortenlijst met de 516 zeer beschermde soorten overgenomen heeft van de lijst die het Rijk nu hanteert. Ook is er een lijst met 40 icoonsoorten opgesteld. Dat klinkt misschien goed, maar het is voor onze stad helaas allesbehalve voldoende. Want vleermuizen – specifiek de laatvlieger – de orchidee en muurvarens, zoals de tongvaren en de steenbreekvaren, staan niet op die lijst van 40 icoonsoorten en krijgen straks dus geen extra aandacht meer. Voor de orchidee en de muurvegetatie gaat het zelfs een stapje verder, want hierbij vervalt ook hun gehele bescherming. En laten de vleermuis en de genoemde flora nu net zijn waar de gemeente enorm veel aandacht aan besteedde de afgelopen jaren, en zeker met succes.

Wat moet er gebeuren? De soortenlijst moet worden uitgebreid, zodat bescherming is gewaarborgd. Wij stellen dit nu al aan de orde, omdat de leden van Provinciale Staten nog maar tot 12 december 2016 hebben om een uitbreiding van de lijst aandachtsoorten voor elkaar te krijgen. Gezien het belang van het behoud van deze icoonsoorten voor Utrecht hebben wij onze dringende oproep in een motie gegoten. De motie is mede ondertekend door de fracties van GroenLinks, Stadsbelang Utrecht, D66 en de SP.

## "Motie 220

### Behoud bescherming Utrechtse soorten



De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016 ter bespreking van de Programmabegroting 2017, constaterende dat:

- op 1 januari 2017 de Nieuwe Wet Natuurbescherming wordt ingevoerd;
- deze wet de huidige Natuurbeschermingswet, Flora— en Faunawet en vervangt en de provincie vanaf dat moment verantwoordelijk is voor bescherming van flora en fauna;
- de Gedeputeerde Staten van Utrecht hiertoe een provinciale Natuurvisie hebben opgesteld, waarin onder meer een lijst van 40 icoonsoorten is opgenomen die de provincie gaat beschermen en in stand houden;
- verschillende soorten flora die nu beschermd worden in tabel 2 van de Flora— en faunawet, waaronder orchideeën en muurvarens zoals de tongvaren en de steenbreekvaren niet op deze lijst staan en straks dus geen bescherming meer genieten;
- verschillende soorten fauna die nu beschermd worden in tabel 3 van de Flora— en faunawet, waaronder vleermuizen zoals de laatvlieger, niet op deze lijst staan en straks geen bijzondere aandacht meer van de provincie krijgen;
- de provinciale Staten van Utrecht deze Natuurvisie inclusief de “icoonsoortenlijst” bespreekt in de commissie Ruimte, Groen en Water op 21 november 2016 en vaststelt in haar vergadering van 12 december 2016;

overwegende dat:

- er in de gemeente Utrecht veel inspanning is en wordt gepleegd om deze beschermde muurvegetatie en orchideeën te bevorderen en te beschermen;
- de gemeente Utrecht en een grote groep Utrechtse vrijwilligers zich al jaren inzet om vleermuizen in Utrecht te beschermen;
- met invoering van de Nieuwe Wet Natuurbescherming zoals nu beschreven in de provinciale Natuurvisie, de gemeente niet meer over afdoende instrumentarium beschikt om de bescherming van deze soorten overeind te houden;

sprekt uit:

- grote zorgen te hebben over de nadelige gevolgen van de Nieuwe Wet Natuurbescherming voor de bescherming van flora en fauna in de stad Utrecht; met name van muurvegetatie, orchideeën en vleermuizen;

en verzoekt het college:

- deze zorgen nog voor 21 november 2016 over te brengen aan de Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van de provincie Utrecht en hen hierbij op te roepen de laatvlieger, de tongvaren, steenbreekvaren en de orchidee toe te voegen aan de lijst met ‘icoonsoorten’, en gaat over tot de orde van de dag.”

Deze motie is ondertekend door mevrouw Paardekooper, de heren Bos, Sienot en Eggermont en mijzelf.

Dan ga ik door naar Operatie Steenbreek. De Partij voor de Dieren vroeg al vaker aandacht voor deelname aan dit initiatief om tuinen in de stad te vergroenen. Vergroening is noodzakelijk om in te kunnen spelen op klimaatverandering en om biodiversiteitsverlies tegen te gaan. Een groot deel van het stedelijk oppervlak is niet in eigendom van de gemeente en dus moeten we ook particulieren en ondernemers stimuleren hun tuinen groen te maken of te houden. Tijdens het commissiedebat zei de wethouder dat we al meedoen aan Winnet, maar dat is vooral gericht op het beheer van riool en afvalwaterzuivering. Dat biedt volgens ons niet dezelfde waarde als Steenbreek.

En nu ik toch 16 minuten spreekijd heb, laat ik het dan nogmaals uitleggen. Wat doet Operatie



Steenbreek? Steenbreek is een samenwerkingsverband tussen groene kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, overheid en burgers om de verstening van tuinen een halt toe te roepen. Concreet betekent dit dat je lid wordt van Operatie Steenbreek en je daarvoor kennis en kunde inkoop over de vergroening van tuinen en hoe je bewoners en ondernemers hiervoor enthousiasmeert. Doel is ook om met kennisuitwisseling tussen de deelnemende gemeenten, nu al ongeveer 20, de bestaande initiatieven naar een hoger plan te tillen. Zoals ze zelf zeggen: Operatie Steenbreek vervult een paraplufunctie. Er bestaan vele initiatieven op gemeentelijke niveau, maar vaak opereren deze los van elkaar. Door aan te sluiten bij Operatie Steenbreek ontstaat er samenhang. En laten we niet vergeten: wij hebben die kennis nodig in onze stad. Kennis omtrent zaken als innovatieve ontwikkelingen rond bomen en planten op het gebied van klimaatbeheersing, natuurlijke waterbuffering, het tegengaan van wateroverlast en hittestress. En niet te vergeten: vele grote steden doen al mee, zoals Den Haag, Eindhoven en Groningen.

Onze conclusie is dan ook: het is een echt "Utrecht maken we Samen"-plan dat door partijen van links tot rechts als belangrijk wordt gezien. Dit is ook te zien in andere steden. In Ede is de motie voor Operatie Steenbreek mede ingediend door de VVD en in Den Bosch heeft D66 door middel van schriftelijke vragen gevraagd om deelname. Daarom dienen wij bij dezen een motie in, mede namens de fracties van GroenLinks, ChristenUnie, CDA en Student & Starter.

#### **"Motie 221**

##### **Utrecht, sluit je aan bij Operatie Steenbreek**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016 ter bespreking van de Programma-begroting 2017, constaterende dat:

- de gemeente Utrecht een van de minst groene steden in Nederland is volgens de Universiteit Wageningen;
- tegeltuinen zorgen voor grote problemen met wateroverlast, zeker nu er meer regen valt door klimaatverandering;
- het verschil in temperatuur tussen de stad Utrecht en de omgeving kan oplopen tot 5 graden door het vele gebruik van steen en beton;
- groene tuinen steeds vaker verdrongen worden door bestrating, maar veel mensen groen in hun buurt wel erg waarderen;
- een groot deel van het stedelijke oppervlakte (landelijk gemiddelde 40%) in bezit is van particulieren;
- de landelijke stichting Operatie Steenbreek, een Initiatief gestart door verschillende universiteiten en milieuorganisaties, gemeenten kennis en een activiteitenpakket aanbiedt waarmee zij in de eigen gemeente bewoners en ondernemers kan inspireren en enthousiasmeren om hun eigen tuin te vergroenen;
- Operatie Steenbreek hier reeds veel ervaring in heeft en al met verschillende gemeenten, zoals Den Haag en Groningen, samenwerkt;
- de gemeente Utrecht nog niet is aangesloten bij Operatie Steenbreek.

overwegende dat:

- om biodiversiteitsverlies tegen te gaan en in te spelen op de gevolgen van klimaatverandering het noodzakelijk is ook actief in te zetten op het stimuleren van particulieren en ondernemers hun tuinen te vergroenen;
- wethouder Geldof tijdens de bijeenkomst Biodiversiteit in tuinen en op balkons op 5 juli 2016 aangaf: "Groen en water in onze stad is niet alleen belangrijk voor de biodiversiteit, maar helpt



- ook om de stad leefbaar en gezond te houden bij hoge temperaturen en bij fikse regenbuien.”;
- volgens het Sociaal en Cultureel Planbureau mensen geneigd zijn om te kijken naar de tuinen van hun buurtgenoten en dit mee te nemen in hun eigen tuinaanleg. Tuinaanleg is in die zin ‘besmettelijk’;
  - de bijdrage die gevraagd wordt voor deelname aan Operatie Steenbreek slechts € 5.000,00 per jaar is, wat slechts 0,0004% van de totale gemeentebegroting is;
- roept het college op om:
- zich in 2017 aan te melden als deelnemer aan Operatie Steenbreek en de hiervoor benodigde € 5000 vrij te maken en te financieren uit het programma Openbare Ruimte & Groen, en gaat over tot de orde van de dag.”

Deze motie is ondertekend door mevrouw Paardekooper, mevrouw Uringa, mevrouw Freytag, de heer Van Waveren en mijzelf.

En dan ook maar weer even over lichtvervuiling. De Partij voor de Dieren kan zich van harte aansluiten bij het betoog van de ChristenUnie en staat daarom ook onder de net ingediende motie. Maar er moet me toch even iets van het hart: het voelt alsof dit college de ChristenUnie en de Partij voor de Dieren maar lastig vindt als het gaat om het tegengaan van lichtvervuiling. Herhaaldelijk hebben wij vragen gesteld, die simpelweg niet worden beantwoord of worden afgedaan met de woorden “we doen al van alles”. Gelukkig spreken we in deze raad over niet al te lange tijd over het ingediende burgerinitiatief om lichtvervuiling tegen te gaan, maar bij deze nogmaals de oproep aan dit gehele college: kom op, Nederland en daarmee ook Utrecht is één van de meest verlichte landen van de wereld. We kunnen onze kop niet in het zand blijven steken. Het lichtplan uit 2008 kan best wat meer ambitie gebruiken.

De **VOORZITTER**: De meest verlichte stad.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Ik vraag mij af of mevrouw Van Esch ook foto's bij zich heeft uit de ruimte van Utrecht. Dat leek te werken bij de heer Schippers. Als zij die bij zich heeft, krijgen wij het college misschien in een hogere versnelling.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Die foto's staan allemaal in het lichtplan uit 2008. Het zou mooi zijn als het college dat plan er even bij pakt. Daar staan ook heel mooie ambities in en zaken die het college kan oppakken. Ze staan er allemaal al in. Het is zonde dat dingen die in 2008 zijn opgeschreven, helemaal nergens beland zijn. Ik heb het plan op mijn desk liggen, dus ik kan het zo overhandigen.

De **VOORZITTER**: Ik stel voor dat u uw betoog voortzet.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Nogmaals de dringende oproep: kunnen alle wethouders die betrokken zijn bij dit dossier, dit toezeggen?

Tot slot terrasverwarmers en open winkeldeuren, twee grote ergernissen van de Partij voor de Dieren, omdat het gewoon stoken voor de buitenlucht is. We proberen in deze stad een ambitieus klimaat- en energiebeleid uit te voeren en dan word je aan de andere kant ingehaald door de realiteit dat er in de wintermaanden deuren van winkels wagenwijd open blijven staan en terrasverwarmers bij horeca-gelegenheden proberen de buitenlucht een graadje warmer te maken.

Er alles aan doen om deze vervuilende praktijken tegen te gaan, lijkt ons niet meer dan logisch. We vragen van de Utrechters ook om zich in te zetten om klimaatverandering tegen te gaan. Dan moet je aan hen kunnen uitleggen dat Utrecht er alles aan doet om dit soort praktijken te stoppen. Wij moeten helaas



constateren dat het niet makkelijk is om zo iets te doen. Zoals men van de Partij voor de Dieren gewend is, zouden wij nu meteen kunnen gaan pleiten voor een verbod op terrasverwarmers en een verplichting om winkeldeuren te sluiten. Maar na een pittige zoektocht, bijgestaan door gedreven ambtenaren, komen wij uit bij drie toch wel heel redelijke voorstellen.

Ons eerste voorstel is om met MKB Nederland en de Utrechtse ondernemingsverenigingen het onderwerp energieverspilling door winkels op de agenda te zetten en samen te kijken hoe deze verspilling tegen te gaan is. Kan de wethouder dit toezeggen? We hebben een motie achter de hand.

Een andere mogelijkheid om Utrechtse winkels hun deuren te laten sluiten, is het handhaven op bedrijven die vallen onder het Activiteitenbesluit. Dat kan namelijk wel! We doen al veel aan handhaving in deze gemeente en wij vinden dat dit stukje handhaving er zeker bij hoort. Daarom dienen wij een motie in, mede namens de ChristenUnie-fractie.

### **"Motie 222**

#### **Doe de deur dicht!**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016 ter bespreking van de Programma-begroting 2017, constaterende dat:

- Utrecht in 2030 klimaatneutraal wil zijn;
- er in Utrecht ongeveer 200 detailhandelsvestigingen zijn die een "Wet Milieubeheer-inrichting" zijn en midden- of grootverbruiker. En waaraan daarom eisen gesteld kunnen worden ten aanzien van energiebesparing;
- deze vestigingen vanuit het Activiteitenbesluit verplicht zijn om alle energiebesparende maatregelen die zich in 5 jaar of korter terugverdienen door te voeren;

overwegende dat:

- er al meerdere winkels in Utrecht zijn die het goede voorbeeld geven door hun deuren te sluiten en geen hinder ondervinden van klanten die niet meer komen, omdat de deur dicht zit;
- een dichte winkeldeur een jaarlijkse besparing tot 10 ton CO<sub>2</sub> kan opleveren.
- een proef van de gemeente Amsterdam en een drogisterijketen uitwees dat dichte deuren een energiebesparing van 43% kunnen opleveren en niet tot klantverlies leiden;
- door Klimaatverbond Nederland in de Volkskrant gesteld werd: "Open winkeldeuren zijn een heel zichtbare vorm van energieverpilling, dat ontmoedigt mensen om thuis moeite te doen om energieverpilling tegen te gaan";

roept het college op om:

- er actief op te handhaven dat alle bedrijven die vallen onder het Activiteitenbesluit milieubeheer, zo snel mogelijk hun winkeldeuren gaan sluiten om zo energie te besparen;
- de raad voor de voorjaarsnota 2017 te berichten over de voortgang en genomen maatregelen hieromtrent,

en gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mevrouw Uringa en mijzelf.

Onze laatste motie gaat over terrasverwarming. Dit lijkt wel een beetje een verhaal van polder Rijnenburg en zonne-energie. Want hoe mooi is het om te horen dat oud-GroenLinks-wethouder Mirjam de Rijk hier al zo uitgesproken over was? En hoe bizar om te moeten vernemen dat dit plan geen vervolg gekregen heeft? Des te meer omdat we in antwoorden op schriftelijke CDA-vragen uit 2010 lazen dat "een meerderheid van de horecaondernemers enkele jaren geleden in een enquête had aangegeven te kunnen leven met een verbod op terrasverwarmers". Voor de Partij voor de Dieren reden om het GroenLinks plan



opnieuw op de agenda te zetten en wethouder Kreijkamp te vragen zich in te spannen voor een plan om terrasverwarmers te ontmoedigen. Daarom dienen we de volgende motie in, samen met de ChristenUnie-fractie.

**"Motie 223**

**Niet stoken voor de buitenlucht!**

De raad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op 10 november 2016, ter bespreking van de programmabegroting 2017, constaterende dat:

- Utrecht klimaatneutraal wil zijn in 2030;
  - terrasverwarmers apparaten zijn die energie verstoken om de buitenlucht op te warmen;
  - men hiermee dus letterlijk direct en indirect bezig is met opwarming van de aarde;
  - terrasverwarmers in het oog springende verspillers zijn waarvoor prima alternatieven bestaan;
- overwegende dat;
- door terrasverwarmers niet meer te gebruiken grote winst te behalen valt voor het klimaat;
  - het in de precarioverordening opnemen van een apart tarief voor apparaten voor terrasverwarming mogelijk zou kunnen;
  - in het vergunningenbeleid ook nog andere mogelijkheden kunnen liggen om te ontmoedigen dat terrasverwarming wordt gebruikt in de horeca;

roept het college op om:

- samen met ondernemersverenigingen in zo breed mogelijke zin te onderzoeken welke mogelijkheden de gemeente heeft om terrasverwarmers in Utrecht te ontmoedigen;
  - op basis van de uitkomsten van dit onderzoek een plan van aanpak voor te leggen aan de raad, zodat in 2018 alle mogelijke middelen worden ingezet om te zorgen dat er geen energie meer wordt verbruikt voor verwarming van de buitenlucht;
  - tegelijkertijd de alternatieven voor terrasverwarming actief onder de aandacht van Utrechtse horeca-ondernemers te brengen,
- en gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mevrouw Uringa en mijzelf.

De mens is de enige soort op aarde die zijn eigen leefomgeving en die van andere levende wezens vernietigt. Het mens-centrale denken dat hieraan ten grondslag ligt, is niet alleen slecht voor dier, natuur en milieu, maar uiteindelijk ook voor de mensen zelf. Pas als dit college het aandurft om het mens-centrale denken los te laten en de gemeente Utrecht te bezien vanuit een ander, planeet-breed perspectief, dat kwetsbare waarden als dieren, natuur en milieu centraal stelt, wordt Utrecht pas echt een mensvriendelijke, diervriendelijke en duurzame stad.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van de algemene beschouwingen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Wij zijn mooi op tijd klaar met het middagedeelte en wij hebben nog een lange avond voor de boeg. Ik stel voor wat eerder met het avondgedeelte te beginnen dan de 20.00 uur die op de agenda staat.

De **VOORZITTER**: Ik vind dat een praktisch voorstel, maar het is principieel eigenlijk niet juist. Ik wil het liefst zo snel mogelijk klaar zijn, want ik ben niet zo'n avondmens, maar wij hebben de uitnodiging



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

91

gesteld op 20.00 uur. De heer Van Waveren doet een ordevoorstel. 19.30 uur bijvoorbeeld? Ik kijk naar de grootste fractie. Bent u voor of tegen?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Wij zijn in ieder geval voor 19.30 uur, maar het zou ook iets eerder kunnen.

De **VOORZITTER**: Het college heeft ook even tijd nodig. Zullen wij om 19.30 uur beginnen? De raad gaat over de orde.

De heer **GILISSEN** (VVD): Het is nu 17.00 uur. Normaal gaan wij door tot 18.00 uur. Hoeveel tijd heeft het college nodig? Kan een portefeuillehouder die niet zo veel vragen heeft gekregen, misschien beginnen met de beantwoording? Ik vind het prima om eerder te beginnen.

De **VOORZITTER**: Nee, dat moeten wij niet doen.

De heer **GILISSEN** (VVD): Dan ben ik voor 19.00 uur.

De **VOORZITTER**: Ik stel toch voor om 19.30 uur te beginnen. Wij zien elkaar terug om 19.30. Eet u smakelijk!

De voorzitter schorst hierna de vergadering.

Na heropening van de vergadering spreekt de **VOORZITTER** als volgt:

Dames en heren! Wij vervolgen het slotdebat over de Programmabegroting 2017 en de Cultuurnota. Thans is aan de orde de beantwoording van het college in eerste termijn. Traditiegetrouw beginnen wij met de wethouder Financiën.

De heer **KREIJKAMP** (wethouder): Voorzitter! Ik bedank de fractievoorzitters voor hun bijdragen in de eerste termijn. Ik zal aftrappen namens het college met het bespreken van de programmabegroting. Dat is natuurlijk de uitwerking van de in deze raad aangenomen Voorjaarsnota van eerder dit jaar. Daarin heeft het college heel duidelijk investeringen gedaan die gezond stedelijk leven koppelen aan de groei van de stad die we doormaken. Daarvoor hebben we investeringen gedaan. Die liggen nu voor in de begroting. Ik ga de amendementen een voor een langslopen. Vanuit mijn wethouderschap Financiën zal ik een aantal moties becommentariëren. Daarna zal ik spreken vanuit mijn portefeuilles Economie en Onderwijs.

Ik begin traditioneel met de tegenbegroting van de grootste oppositiepartij. Die heeft, ook traditioneel, een tegenbegroting aangeleverd. Daar wil ik vanuit het college op reageren. Het college vindt de tegenbegroting financieel niet solide. Het college maakt andere keuzes en vindt de begroting van de PvdA ook niet, zoals dat heet, provincieproof.

Allereerst het aspect van de financiële soliditeit. We zien in de tegenbegroting een aantal posten structureel opgenomen als bezuiniging, waarvan wij ons afvragen hoe realistische ze zijn. Er wordt 1 miljoen bespaard op externe inhuur. Dat is vaker in dit pand gewisseld. Dat kun je niet zo inboeken, want als je vaste mensen zou willen aannemen, staan daar nog altijd kosten tegenover. Dit op deze manier inboeken vinden we niet solide. Er wordt een parkeerexploitatie afgeroomd. Dat is een fors bedrag, bijna 3 miljoen euro. Dat hebben we ook nodig voor bepaalde activiteiten. Wethouder Van Hooijdonk zal daar met betrekken op een andere motie nog op ingaan. Er is een forse taakstelling opgenomen op het gebied



van infrastructuur, zonder dat duidelijk is waar die taakstelling zal landen. Als laatste kom ik op het weerstandsvermogen. Mevrouw Haage heeft natuurlijk gelijk dat haar partij tegen het raadsvoorstel heeft gestemd over het risicomanagement en weerstandsvermogen. Het college blijft wel achter die raadsmeerderheid staan. We zullen dat voorstel dus uitvoeren. Het afkomen van het weerstandsvermogen is daarmee in tegenspraak. Ook wordt er afgeroomd op het weerstandsvermogen van Tivoli. Daarover is bij de Voorjaarsnota een keuze gemaakt, ook met deze raad. Daar houden wij aan vast. Het belangrijkste argument is dat er financiële meevallers vanuit de septembercirculaire worden ingeboekt tot 5 miljoen structureel. Dan zal mevrouw Haage zeggen dat dat een keuze is. Het college houdt zich aan spelregels. Eén keer per jaar hebben we een integrale afweging. Er waren echter ook tegenvallers in deze meicirculaire, bijvoorbeeld 3 miljoen op de WMO. In haar tegenbegroting boekt de PvdA die niet in. We concluderen dat de meevallers wel worden meegenomen en de tegenvallers niet. De gemaakte keuzes zijn niet de keuzes die het college maakt. Veel keuzes die het college eerder heeft gemaakt, ook in het coalitieakkoord, worden teruggedraaid. Dat kan, maar is niet onze keuze. Op het laatste punt ga ik wel een beetje de techniek in. In de tegenbegroting zie je onderaan, bij 2020, aan de investeringenkant 12,6 en aan de dekkingskant 11,1. Daar zit licht tussen. Een eis van de provincie is dat het laatste jaar structureel moet sluiten. Wij hebben alle structurele uitgaven kunnen inschatten. Dat heb ik zo vernomen. Bij de dekking hebben we vraagtekens. Deze begroting is daarmee niet provincieproof. Wij zijn niet voornemens van de provincie een vervelende brief te krijgen dat onze begroting niet klopt. Daarom ontraden we deze tegenbegroting. Dit was amendement 44.

Ik ga door met amendement 45. Dat is ook van de Partij van de Arbeid. Die kan financieel-technisch. Wethouder Everhardt zal op de inhoud ingaan.

De heer Post van de Partij van de Arbeid is de eerste ondertekenaar van amendement 46. Hierin worden financiële middelen uit de Wmo gehaald, zonder dat ons duidelijk is wat daar tegenover staat, wat er minder gebeurt uit het Wmo-budget. We hebben in de Voorjaarsnota aangegeven dat we een potentieel overschot uit de Wmo hebben ingezet voor de versnelling Overvecht en voor het verhogen van het aantal uren HbH, hulp bij het huishouden. Wij ontraden amendement 46, omdat onduidelijk is waar die dekking wordt gevonden.

De heer **POST** (PvdA): In het amendement staat volgens mij precies wat we bedoelen. We bedoelen een verschuiving van € 120.000 van participatiebudget naar de Wmo, omdat dit volgens ons bij de Wmo thuishoort en niet bij het participatiebudget. Dat is volgens mij zonneklaar.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Volgens mij doet de heer Post het precies andersom, want hij haalt het geld juist uit het Wmo-budget en daar verschuift het niet naartoe. Zo begrijp ik het. Wethouder Everhardt zal verder op de inhoud ingaan.

Amendement 47 is gedeeltelijk structureel gedeeltelijk gedekt uit externe inhuur. Dat ontraadt het college financieel.

Amendement 48 wordt gedeeltelijk gedekt uit het budget van Utrecht Marketing. De intensivering die het college voorstelt kan financieel dus. Hier zal portefeuillehouder Everhardt nog op ingaan.

Ook de dekking van amendement 49 is financieel solide. Er worden andere keuzes gemaakt. Wethouder Diepeveen gaat hierop in.

Amendement 50 is van de heer Van Waveren en gaat over investeren in veiligheid. Hij geeft aan dat in de begroting van 2017 een bedrag van € 600.000 niet nodig zal zijn voor het programma veiligheid, voor de VRU. Het is een feit dat er wel risico's zijn met betrekking tot de bijdrage van de gemeente Utrecht aan de VRU voor de jaren 2018, 2019 en verder. Dat is niet het geval voor 2017. Je zou kunnen zeggen dat het amendement technisch kan, maar vanuit behoedzaamheid vindt het college het



onverstandig om te doen. Er gaan namelijk wel tegenvallers aankomen op de VRU. Nogmaals, puur op de begroting van 2017 bezien, zal het college het amendement financieel niet ontraden.

Dan kom ik toevalligerwijs op de tegenbegroting van de heer Van Waveren en zijn fractie. Die kan de financiële toets redelijke doorstaan. Dat is ook ambtelijk doorgegeven aan de fractievoorzitter van het CDA. Bij een paar punten houden we wel twijfels. Bij het Westplein vinden we de inkomstenkant vrij enthousiast. Dat zijn we als college ook, maar dit vinden we financieel gezien ook enthousiast. De kosten zijn misschien wat aan de lage kant. Dat hebben we vorig jaar ook met elkaar gewisseld, volgens mij. We kunnen niet plaatsen of de opbrengsten voor fraude en wanbetalingen heel realistisch zijn. Dat is geen nieuw punt. Dan kom ik op de inhoudelijke beoordeling.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Deze punten zijn inderdaad elk jaar aan de orde. We baseren de investering voor het Westplein op de laatste cijfers die het college zelf beschikbaar heeft gesteld. Daar baseren we ons op. Als het college nieuwe berekeningen voor een tunnel onder het Westplein wil maken, dan juich ik die van harte toe en zal ik die in de tegenbegroting van volgend jaar opnemen.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): De heer Van Waveren weet de ambtelijke ondersteuning altijd goed te vinden. Volgens mij heb ik vorig jaar exact hetzelfde gezegd. Misschien hebben we volgend jaar weer dezelfde discussie.

Dan ga ik naar de inhoudelijke kant van de tegenbegroting. Ook die ontraadt het college, omdat er andere keuzes worden gemaakt. Zeker de taakstellingen zijn oningevuld op het gebied van subsidies en op cultuur. Dat zijn keuzes die het college niet maakt in de programmabegroting. Op dat punt ontraden wij de tegenbegroting.

Ik kom op amendement 52 van de heer Bos. Die maximeert de schuldnorm op 80% van de totale jaarlijkse inkomsten. Zoals de heer Bos weet hebben wij een norm van 100% in de begroting staan. De VNG, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, geeft aan dat een norm van 130% zorgvuldig is. Wij willen het bij 100% houden, ook om een inhoudelijke reden. We kunnen dan namelijk blijven investeren in de stad. Omdat de stad groeit, moeten we blijven investeren. Een van de investeringen die wij doen, is investeren in schoolgebouwen in Leidsche Rijn. Dat zeg ik tegen de nieuwe onderwijspartij. Die gebouwen moeten we ook financieren. Daarom vind ik een norm van 80% niet verstandig. Ik ontraad motie 52 dan ook.

Amendement 53 kan financieel. Wethouder Diepeveen zal erop ingaan.

Hij zal ook op amendement 54 ingaan. De dekking hiervoor ontbreekt. Er wordt aangegeven de wachttijd te maximeren. Mijn vraag als wethouder van Financiën zou dan zijn: moeten daar geen middelen bij? Wethouder Diepeveen zal die vraag verder beantwoorden.

Amendement 55 gaat over fractiebudgetten. Daar heeft het college geen mening over.

Ik kom op een aantal moties die ik financieel zal bespreken. Motie 186, "laat laaggeletterden niet links liggen", moet ik ontraden. In de motie wordt gevraagd om een landelijke bezuiniging structureel te dekken bij de Voorjaarsnota. Die wens kan de raad uiteraard uitspreken, maar het is voor ons onduidelijk waar de dekking staat. Er wordt gevraagd die aanvulling te dekken uit het programmaonderdeel Maatschappelijke Ondersteuning. Dan zou er ook moeten worden aangegeven wat er in de begroting minder gaat gebeuren. Dat wordt in deze motie niet gedaan. Hier gaan we niet op vooruitlopen. Die motie ontraden we dus.

Mevrouw **TIELEN** (VVD): Ik hoor wat wethouder Kreijkamp zegt. Dat roept bij mij wel een paar vragen op, onder andere om hoeveel geld het gaat. Is wethouder Kreijkamp wel bereid om in ieder geval in kaart te brengen wat er minder kan doordat er minder geld is? Ik zou graag wat cijfers zien.



De heer **VERSCHUURE** (D66): Ik wil daarop voortborduren. Er is een structurele onderbesteding in het onderdeel Maatschappelijke Ondersteuning. Wij denken dus dat het daarin gedekt is. Daarom hebben we nu het programmaonderdeel als zodanig benoemd. Het is in die zin een opdracht om het bij de Voorjaarsnota in te vullen. Wij denken dat we daarmee aan onze verplichting hebben voldaan.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Ik heb een aanvullende vraag. Het valt me op dat de wethouder heel netjes antwoordt. Hij pakt de Partij van de Arbeid hard aan op de financiële spelregels. Dat is vanuit zijn oogpunt terecht. Bij een motie van D66 zegt D66 heel vrolijk: goh, het moet toch allemaal kunnen. D66 doet alsof we weten hoeveel hulpmiddelen er volgend jaar worden aangevraagd in de Wmo. Het zijn uw eigen spelregels, wethouder.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Ik dacht dat ik de wethouder net hoorde zeggen dat het overschot van de Wmo was ingezet voor Overvecht en HbH. Ik zou wel willen weten hoe dat zit.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Mevrouw Tielen vraagt inhoudelijk naar cijfers. Daar zal wethouder Diepeveen op ingaan. Dat hebben we afgesproken. Vanuit mijn portefeuille Financiën ben ik ingegaan op de dekking. Ik heb de motie ontraden, omdat wij dat overschot nu niet zien. Bij de Voorjaarsnota heeft het college voorgesteld om 1 miljoen af te romen ten faveure van de versnelling Overvecht en, uit mijn hoofd, 1,9 miljoen voor HbH. Dat heeft de raad ook besloten. Wij geven nu aan dat we als college geen overschot zien. Dat zeg ik in de richting van de heer Verschuure. Het programmaonderdeel dat hier genoemd wordt, waar geen aanwijzingen zijn waar dan minder naartoe moet, zien wij niet. Op basis van dat punt moet ik de motie ontraden. Ze is ongedekt. Als we vooruit gaan lopen naar de Voorjaarsnota, om daar een wens uit te spreken, dan kan dat. Dat is aan de raad. Maar er is natuurlijk nooit een garantie dat het college het ook doet. Politieke wensen kunnen uitgesproken worden. Qua dekking ontraden we de motie echter.

De heer Bos heeft expliciet aan mij vragen gesteld over de tekorten bij de bijstand. Wethouder Everhardt zal er ongevraagd ook nog op ingaan. Vanuit mijn positie zeg ik het volgende. Motie 200 is ondersteuning van beleid. Dat is namelijk bestaand beleid. Wanneer er structurele tegenvallers zijn in de begroting, dan zullen we die dekken. Specifieke over het onderwerp BUIG en de bijstandsbudgetten hebben wij net een beschikking gekregen waartegen we zeer waarschijnlijk beroep en/of bezwaar gaan aantekenen. Bij de Voorjaarsnota, bij de integrale afweging, kan de heer Bos van het college een voorstel verwachten hoe wij om zullen gaan met de problematiek. De korting die op ons afkomt is namelijk zeer serieuze problematiek. De bespreking van de Voorjaarsnota is hier het moment voor. Dat vraagt de heer Bos ook en dat zullen we doen.

Motie 202, ook van de heer Bos, gaat over de toets subsidieaanvragen op toelatingscriteria. Wat zal ik erover zeggen? Wij handelen naar de geest van deze motie. Dit doen wij. Wij hebben richtlijnen en een uitvoeringskader. In de Awb staan wettelijke bepalingen. Als een aanvraag niet voldoet, dan wordt hij afgewezen. Op basis van beoordelingscriteria wordt bepaald of er wel of geen subsidie wordt verleend. In het algemeen is dit ook wat wij doen.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Kan ik ervan uitgaan dat laatstgenoemde moties worden overgenomen?

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Nee, we doen dit al. De motie is dus overbodig en ik ontraad haar.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Geldt dat voor beide moties?



De heer **KREJKAMP** (wethouder): Nee, dat geldt alleen voor motie 202.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): En hoe zit het met motie 200? Ik bundel ze even.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Ik lees motie 200 nog even na. Wij gaan de raad inzicht verschaffen. Dat waren we al van plan. Ik ga de motie niet overnemen. Dat is staand beleid. Ik neem haar niet over omdat bij het eerste punt een tekort van 30 miljoen staat. Daar maken we als college nog steeds bezwaar en beroep tegen. We zullen bij de Voorjaarsnota met voorstellen komen. Dat moeten we. Dat doen we altijd bij voorjaarsnota's.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Dat begrijp ik. Het college en de wethouder veroorzaken mist. Die mist zorgt ervoor dat we niet structureel dekken. Bij de bijstand is het verdraaid. In 2015 zijn we geïnformeerd over een tekort op de bijstand. De wethouder blijft in juridische procedures gaan. Hij kan ook gewoon het tekort dekken en dan later met een correctie komen. Dat doet hij niet. Hij blijft de oplossing zoeken in incidentele dekkingen vanuit incidentele middelen die vrijvallen of hij put uit reserves. De vraag is heel simpel: gaat de wethouder structureel dekken, ja of nee?

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Die afweging maakt het college bij het opstellen van de Voorjaarsnota. Dat wordt hier in de raad besproken. De cijfers die wij tot op heden naar ons toe hebben gekregen stemmen niet vrolijk en vragen om maatregelen. Het antwoord is dus ja. Maar nogmaals, het is nu november. We zullen die afweging in het voorjaar maken. Ik sluit het niet uit, maar ten principale ben ik van mening dat wij voldoende geld uit Den Haag moeten krijgen om ons belangrijke taak, het verstrekken van bijstand, te vervullen. Daarom is wethouder Everhardt er ook zo duidelijk ingegaan. Wij zullen dat doorzetten. De heer Bos kan van het college een voorstel bij de Voorjaarsnota verwachten conform het dictum van zijn motie.

De **VOORZITTER**: De heer Bos, voor het laatst over dit onderwerp.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Dan noteer ik dat de wethouder de motie overneemt.

De **VOORZITTER**: Heeft dat voor u als consequentie dat u de motie intrekt?

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Als het college motie 200 overneemt, dan kan ik haar intrekken. Als de wethouder dit echter weigert, dan laat ik haar gewoon staan ter besluitvorming.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Ik ontraad de motie.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Het lijkt mij logisch om dingen pas structureel te dekken wanneer ze ook echt structureel geworden zijn. Ik zou graag weten hoe Stadsbelang Utrecht daar in staat. De heer Bos wijst naar anderhalf jaar geleden. Toen was dit nog helemaal niet structureel aan de hand.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Het is heel simpel. Je kunt dingen voor je uit schuiven. Dat gebeurt op heel veel dossiers. Dat gebeurt op heel veel dossiers vanuit het college. Waar zorgen we dan uiteindelijk voor? Dat het doorgeschoven wordt naar een volgende periode. Ik wil nog in herinnering roepen dat dit college liep te klagen over posten die naar volgende colleges, naar volgende coalities



werden doorgeschoven. Daar liep het over te klagen. Ik praat over voormalig wethouder De Rijk en haar portefeuille. Nu gebeurt precies hetzelfde. Dat wil ik gewoon niet hebben. Wij nemen de kosten op het moment dat ze gerealiseerd worden. Als je in hoger beroep bent, dan is dat leuk. Er ligt een definitieve uitspraak. Daar kun je nog tegen vechten, maar daar moet je je voorziening voor nemen. Daar moet je reserves voor nemen. Die moet je verwerken in de begroting, want zo vorm je uiteindelijk een betrouwbare boekhouding. Zo laat je zien wat feitelijk de status van deze gemeente is. Je schuift het niet voor je uit.

De **VOORZITTER**: Mevrouw De Boer, kort. Daarna gaan we terug naar de wethouder.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Volgens mij wordt er niets voor ons uitgeschoven. Ik heb de wethouder horen zeggen dat het tot nu toe niet structureel was, dus het tot nu toe ook niet structureel geregeld is. Hij komt bij de Voorjaarsnota met voorstellen, zoals dat altijd gebeurt.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Ik mag wel een reactie geven, toch?

De **VOORZITTER**: U hebt al een reactie gegeven. Die was nogal duidelijk. Ik stel voor dat we nu afronden.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Ik ben expliciet. Ik zeg dat de wethouder het verkeerd heeft. Dit is een praktijk die sinds jaar en dag voorkomt. Daar heb ik geen trek in.

De **VOORZITTER**: Ik stel voor dat wethouder Kraaijkamp zijn betoog voortzet.

De heer **KREIJKAMP** (wethouder): Ik ga er toch heel kort iets over zeggen. We hebben het over de begroting. Dat is een uitwerking van de Voorjaarsnota. Die is, uit m'n hoofd, op 19 september naar de raad gestuurd. We hebben een of twee weken geleden nieuws uit Den Haag ontvangen. Dat maakte ons niet heel blij. Daar zal mijn collega nog op ingaan. De behandeling van de Voorjaarsnota is het moment om die afweging te maken. Als dat een structureel dekkingsverhaal is, dan realiseert het college zich dat en zal het ook zijn verantwoordelijkheid nemen. Dan zullen wij niks doorschuiven. Dat heeft mijn ambtsvoorganger ook niet gedaan. Daar zullen we dan gewoon op acteren. Volgens mij komen we hier bij de Voorjaarsnota verder over te spreken.

De **VOORZITTER**: De heer Bos, over een ander onderwerp.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Ik houd de motie aan, want ik vind het werkelijk een onverkwikkelijke zaak. Dit accepteer ik niet.

De **VOORZITTER**: We gaan straks de moties langslopen.

De heer **KREIJKAMP** (wethouder): Motie 205 is van de heer Gilissen over de leges. In de motie wordt het college opgedragen te streven naar kostendekkendheid van maximaal 100%. Dat is bij zo goed als alle legesgroepen het geval, behalve bij die op kansspelen. Dat komt door een deel van de leges die wettelijk zijn bepaald. Als je naar 100% zou terugvallen, zouden de leges die de gemeente in rekening mag brengen heel laag worden. Die zouden van € 1.400 naar € 300 zakken. Wij vinden dat een behoorlijke verlaging. De motie kan zeker wel. Het zou betekenen dat er een dekkingsvraagstuk van ongeveer



€ 8.000 ligt. Om die reden laat ik de motie aan de raad. De dekking uit motie 124, die overigens niet is aangenomen, maar waarvan ik alleen het deel van het onderzoek heb toegezegd, zou gebruikt kunnen worden. Dan zouden de leges voor prostitutie omhooggaan. Dat vindt het college, gezien de ontwikkelingen van de afgelopen tijd, niet realistisch en niet wenselijk. Op dat punt ontraden we de motie. Als de heer Gilissen vraagt of deze specifieke groep ook naar maximaal 100% kostendekkend kan gaan, dan zullen we dat gaan organiseren, maar niet door de leges op prostitutie te verhogen. Ik hoop dat ik zo duidelijk ben geweest.

De heer **GILISSEN** (VVD): Kan deze specifieke groep naar 100%?

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Dat oordeel laat ik aan de raad. Tot zover mijn portefeuille Financiën. Dan ga ik nu over op de portefeuille Onderwijs.

Ik zal beginnen met motie 199, van GroenLinks. Dat vind ik een goede motie. Ze is ook in lijn met wat het college heeft aangegeven bij de debatten over de programmabegroting. We zetten ons hele beleid in op het vergroten van kansen voor alle Utrechtse leerlingen. De kwaliteit van onderwijs staat daar bovenaan. Het gaat om VVE, onderwijsachterstandenbeleid, inzetten op talentontwikkeling breder dan taal en rekenen, warme overdracht, stapelen, ouderbetrokkenheid en misschien ook wel ouderverantwoordelijkheid. Ik ga een aantal opmerkingen maken over de motie. Dat zijn geen nuances. Ik kan me heel goed vinden in deze motie. Bij de tweede bullet staat dat in het onderwijs een op de vier kinderen met een gelijke score een ander advies krijgt. Dat geldt alleen voor degenen met een havo-score. Dat is 10% tot 20% van de leerlingen. Die nuance zit erin. Dat moet volgens mij verder worden uitgezocht om daarop te kunnen acteren. De discussie over het wettelijk inschrijfmoment is ingewikkeld. Mevrouw Bouazani had daar ook vragen over gesteld. De staatssecretaris heeft op Kamervragen nog niet heel begrijpelijke antwoorden gegeven over wat gemeentes wel en niet mogen. Er zijn ook vervolgvragen in de Kamer gesteld, weet ik toevallig. Daar komen we nog op terug. De belangrijkste opmerking die ik wil maken is dat ik vind dat dit niet een volledige gemeentelijke verantwoordelijkheid is. Dit is ook de verantwoordelijkheid van veel maatschappelijke partijen. De Inspectie van het Onderwijs geeft aan dat ook een gemeente een rol speelt, maar dat vooral schoolbesturen, maatschappelijke partners en anderen hieraan mee moeten werken. Daarom kan ik meegaan met het dictum waarin gevraagd wordt om die gesprekken te continueren. Vandaag hebben we gehoord dat de Inspectie van het Onderwijs Utrecht bij een pilot wil inzetten om informatie en data van Utrechtse leerlingen te gebruiken om te bekijken hoe we daar verder mee kunnen gaan werken. Dat gebeurt geanonimiseerd, zeg ik in de richting van mevrouw Schilderman. Ik kan dus goed met die motie leven. Ik zou haar kunnen overnemen. Ik kan me ook voorstellen dat GroenLinks haar in stemming wil brengen. Daarom reageer ik op deze manier op de motie.

Het CDA heeft een motie ingediend over stages. Er is een uitgebreide brief van het college in voorbereiding naar aanleiding van de eerste motie. Die heb ik gisteren of vandaag opgestuurd. Die is wel ver. De inzet die hier wordt gevraagd helpt zeker om de problematiek verder aan te pakken. De heer Van Waveren praat over een tekort aan stageplaatsen. Je zou kunnen redeneren dat dat op macroniveau niet zo is, maar dat er juist op sommige plekken fricties zijn. De ene opleiding is wel een probleem, de andere juist helemaal niet. Dat heeft ook iets te maken met beroepskeuzevraagstukken. Hebben we wel scherp waar werk is? Dat betekent namelijk ook vaak dat er een stageplek is. Dat vraagt dus een brede aanpak. De dekking die hier staat begrijp ik. Puur financieel gezien valt dit vrij bij de Voorjaarsnota, dus ik kan het toezeggen tot en met het ter hand nemen ervan. In die vrijheid van middelen kan ik nu niet meegaan. Daarover moet besluitvorming plaatsvinden bij de Voorjaarsnota. De wens van de raad is duidelijk, ook met de eerder aangenomen motie. We zullen een voorstel gaan ontwikkelen. Daarover kan ik nu geen toezegging doen. Ik kan ook niet zeggen of dat richting dat bedrag van € 450.000 gaat. Daarom heb ik



deze reactie op de motie. Met die nuancering zou ik haar kunnen overnemen. Dat laat ik aan de indiener, de heer Van Waveren.

De fractie van D66 vroeg naar digitalisering en burgerschapsvaardigheden voor leerkrachten en leerlingen. Er werd gevraagd of ik wil toezeggen de financiële behoefte in kaart te brengen. Ik heb de neiging om daar ja op te zeggen, maar toch ga ik nee zeggen. Ik vind dit namelijk ten principale een verantwoordelijkheid van de schoolbesturen. Die zijn verantwoordelijk voor de opleiding en de loopbaanontwikkeling van leerkrachten. Er is de afgelopen jaren extra geld beschikbaar gesteld voor het onderwijs. De PO-raad en de VO-raad hebben daar middelen voor, zeker uit de agenda 2032. In het Herfstakkoord is er extra geld voor het onderwijs beschikbaar gekomen in het lumpsum. De fractie van D66 noemt dat altijd de Pechtoldgelden. Ik vind ten principale dat de gemeente daar geen financiële rol in moet spelen. Die toezegging kan ik dus niet doen.

De heer Gilissen vroeg naar het tekort voor het MPOHV. We hebben een wettelijke taak om voldoende onderwijshuisvesting te hebben voor Utrechtse kinderen en dat tekort ontstaat doordat de stad hard groeit. We zien dat de stad nog harder groeit dan we een jaar geleden dachten. Voor de enkele kijkers zeg ik dat MPOHV betekent: meerjarenperspectief onderwijshuisvesting. Als onderdeel van het MPOHV hebben we aangegeven dat we dat gaan koppelen aan de groei van de stad. We gaan kijken waar de groei zit. Een van de maatstaven is gewoon het aantal kindjes. Daar krijg je gewoon middelen voor. Er is puur ingezet op de wettelijke taak die we sowieso hebben. Volgens mij komen we hier nog verder over te spreken.

Ik kom bij mijn portefeuille Economie. Mevrouw Haage vroeg of het college bereid is om, wanneer er in een winkelcentrum meer dan 10% leegstand is, met de eigenaar in gesprek te gaan om daar kansen te vergroten, verloedering tegen te gaan en dergelijke. Daartoe zijn we bereid. Ik zou willen beweren dat dat al staand beleid is, want wij zetten juist in op al die winkelcentra. Ik denk dat deze oproep een aanmoediging is voor Economische Zaken om hieraan met alle partijen te gaan werken. We kunnen niet zelf al die problemen oplossen, want we hebben gewoon een aantal vraagstukken in een aantal wijken. Dit vinden wij onderdeel van onze taak.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Als de wethouder een beetje lef heeft, dan ontraadt hij deze motie gewoon, omdat het staand beleid is. Dat doet hij bij mijn moties, dus dat moet hij dan ook bij die andere moties doen als het staand beleid is en er een steuntje in de rug nodig is.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Mevrouw Haage heeft geen motie ingediend. Dus ik vertel in de richting van mevrouw Haage en anderen wat mijn beleid is en dat ik het als aansporing zie om daarmee door te gaan. Ik reageer dus op een vraag.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): U hebt helemaal gelijk, wethouder. Mocht ze alsnog een motie indienden, dan ontraadt u die motie!

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Op de "cursus wethouder" heb ik geleerd om niet in te gaan op als-dan-redeneringen. Dat doe ik nu ook niet.

In de motie van mevrouw Bouazani, mevrouw Uringa en mevrouw Van Gemert over het Lokaal Economisch Fonds wordt gevraagd of het college inzichtelijk wil maken in welke sectoren er kansen liggen voor mensen met een kleine dan wel grote afstand tot de arbeidsmarkt. Daar ben ik graag toe bereid. Wij zien dat het Lokaal Economisch Fonds succesvol is. Ondernemers weten het steeds beter te vinden. We hebben er een forse communicatiecampagne op gezet. We hebben ook aan ondernemers duidelijk gemaakt wat we verwachten qua inspanning voor het mogelijk maken van banen voor mensen met een



wat grotere afstand tot de arbeidsmarkt. Vanaf volgend jaar gaan we samen met de collega van Werk en Inkomen en het werkgeversservicepunt heel nadrukkelijk kijken welke sectoren kansrijk zijn. Ik hoor vaak de horeca en de beveiliging genoemd worden. We gaan dan heel gericht naar de ondernemers waar zij de kansen van het LEF kunnen gebruiken om structurele banen te creëren. Als mevrouw Haage dat goed vindt, zou ik deze motie willen overnemen.

De heer **SCHIPPER** (SP): Ik heb een punt van orde. Ik heb hier een klein telefoonboek aan moties liggen. Het zou helpen als de wethouder het nummer erbij noemt. Dan heb ik mijn administratie op orde.

De **VOORZITTER**: Ik stel voor dat punt van orde over te nemen. Dat was eigenlijk al gebruik.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): De laatste motie was motie 180. Mijn excuses aan de heer Schipper.

Ik kom op de door de heer Schipper gevraagde toezegging over het inzichtelijk maken van het aantal structurele banen. Daar hebben we het eerder over gehad. Wethouder Everhardt en ik willen dit zeker gaan inlossen bij de verantwoording van LEF, OfU, Economic Board, Social Return en Actieplan Jeugdwerkloosheid. Dan willen we dit inzichtelijk maken. Volgens mij vergeet ik er eentje. Bij de verantwoording zullen we dit groeperen en het zo inzichtelijk maken. Het college vindt het niet wenselijk om dit in kwartaalrapportages bij te houden. Die worden al door collega's opgesteld. We zullen dat bij de verantwoording doen. Anders is het wel heel veel werk om elke keer die cijfers bij elkaar te vergaren. De fractie van de SP heeft gelijk. We hebben eerder de toezegging gedaan en die zullen we inlossen.

Ik kom op de horeca- en terrasverordening. In de commissie heb ik toegezegd voor het einde van het jaar een brief naar de raad te sturen waarin het college, gehoord het stadsgesprek, gehoord de gesprekken met ondernemers, gehoord de wijkraden, eraan denkt om veranderingen voor te stellen in het ontwikkelkader horeca. Waarom doen we dat per brief? Dat is omdat ik ook met de raad in gesprek wil om vanuit de raad te horen waaraan wordt gedacht in het horecakader. Dat gaan we al op zeer korte termijn doen. Begin volgend jaar gaan we dat netjes in een kader verwerken.

Dan is er alleen nog motie 223. Die is van de Partij voor de Dieren en gaat over de terrasverwarmers. Ik zeg bij dezen toe dat ik met de Koninklijke Horeca Nederland dit onderwerp zal adresseren. Ik zal aangeven dat de raad en anderen vragen hebben bij de energiezuinigheid van terrasverwarmers en vooral de vraag of er alternatieven zijn. Ik zie al heel veel horecagelegenheden waar dekentjes worden gebruikt. In mijn eerste gesprek na mijn aantreden als wethouder Economie met de Horeca Nederland heb ik toegezegd dat ik niet openlijk of in de media zal roepen dat ik tegen terrasverwarmers ben. Dat zal ik hier dus ook niet doen. Ik wil het wel adresseren bij de Koninklijke Horeca Nederland, want ik zie ook veel alternatieven in de stad. Utrechters hebben dan de keuzevrijheid om hun eigen terras te kiezen.

Daarmee rond ik mijn beantwoording af.

De heer **SCHIPPER** (SP): Ontraadt de wethouder de motie, of vindt hij haar het overnemen waard?

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Ik wil toezeggen dat ik het bespreekbaar zal maken. Maar een plan van aanpak en dergelijke maak ik niet. Dus ik ontraad daarom de motie.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! Ik start met mijn portefeuille Werk en Inkomen. Amendement 45 gaat over het actieplan Jeugdwerkloosheid. Over de dekking heeft mijn collega al iets gezegd. Het gaat hier om een plan bovenop onze structurele aanpak, ook voor jongeren. Het is een plan



dat extra gefinancierd is. Dat is in het verleden gefinancierd en zal ook in de toekomst gefinancierd worden. Daar hoeft op dit moment niet nog een extra structurele bijdrage bij en zeker niet met de voorgestelde dekking.

De heer **POST** (PvdA): Het verschil is dat de gemeente bij de vorige twee actieplannen ook nog middelen bij legde. De laatste twee jaar weliswaar maar een ton, maar toch waren het gemeentelijke middelen, naast Rijksmiddelen en Europese middelen. Nu zegt het college dat het wel een aanvraag indient in Brussel en dat het mooi is als dat lukt, maar dat het er zelf geen extra geld voor over heeft. Dat is wel een verschil. Daar zit, denk ik, ook ons verschil van mening. Waarom kiezen we er niet voor om hier ook eigen middelen bij te leggen?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Er zijn in het verleden natuurlijk incidentele middelen geweest. We hebben een structurele aanpak, ook voor jongeren. Die zit in onze begroting. Het actieplan is altijd een extra inzet geweest. Dat wordt op dit moment alleen op deze manier gefinancierd.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Wij hebben eerder over het Actieplan Jeugdwerkloosheid gesproken. Toen hebben we de wethouder gevraagd om instrumenten die effect hebben daaruit mee te nemen. Ik neem aan dat die gewoon met het normale beleid mee gaan.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Ja, het past in onze goede cyclus om juist van dit soort extra inzet te leren en dat te bekijken wat je in de structurele aanpak overneemt om weer andere zaken te laten vallen die je dan niet meer kan doen.

Ik stap over naar amendement 46, dat gaat over het beschut werk. Het is helder wat de inzet van de PvdA-fractie op dit moment is. De raad heeft een duidelijke uitspraak gedaan hoe we beschut werk invullen. We zetten dat door. Daar zijn goede resultaten mee behaald. Ik zie in ieder geval dat de PvdA dat nu ondersteunt en zegt dat we daarmee door moeten gaan. Wij vinden dat dat een gecombineerde aanpak is. Daarom doen wij deze investering.

Ten slotte, op het onderwerp Werk en Inkomen, kom ik op motie 200. Daar is al iets langer over gesproken. Vanuit mijn inzet kan ik zeggen dat het een verdeelmodel is. Er is opnieuw een aanpassing gekomen. Die heeft een licht verbeterd resultaat voor Utrecht laten zien. Dat betekent dat we van een inktzwart scenario naar een diepzwart scenario zijn gegaan. We hebben nog steeds een miljoenentekort. We moeten vol in het vangnet. Dat zeg ik ook tegen de PvdA-fractie. Dus elke steun aan ons als stad om er bij de staatssecretaris nogmaals op aan te dringen dat dit verdeelmodel echt niet deugt, kunnen wij van harte gebruiken. We zitten nog in de juridische procedure. De rechtbank heeft ons de vorige keer al gelijk gegeven. Ook hiertegen gaan wij weer protest aantekenen. Wij zullen dit gewoon voortzetten en zien dat steeds meer gemeentes dat ook vinden.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): "Vol in het vangnet" zegt mij helemaal niks. We hebben juist een vangnet om mogelijke gaten op te vangen. We gaan er overheen, neem ik aan. Daarnaast was de uitspraak in dat hoger beroep heel simpel. SZW moest een nieuwe berekening aanbieden. Die heeft de wethouder gekregen. Als hij daartegen weer in beroep of cassatie gaat, dan is dat een heel andere procedure dan hij gevoerd heeft. Dit is dus een beetje geklets in de ruimte.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Dat werp ik verre van mij. We zitten gewoon in een juridische procedure waarin we bij het vorige verdeelmodel protest hebben aangetekend. Daar heeft de rechtbank ons erkenning in gegeven. Het Rijk gaat daartegen in beroep en wij niet. Wij gaan mee in beroep omdat



we nog een aantal andere punten willen bereiken. Het tweede punt is dat we een nieuwe casus hebben, namelijk het nieuwe verdeelmodel. Dat is geen antwoord dat de rechter heeft gevraagd aan de staatssecretaris. Dat is een zelfstandige zaak. Daartegen gaan we weer in beroep, omdat we ervan overtuigd zijn dat de rechter ons opnieuw gelijk gaat geven. Ik werp de interpretatie van de heer Bos verre van mij.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Dan ben ik om te beginnen benieuwd wat deze wethouder vindt van de betrouwbaarheid van de Rijksoverheid. Mijn tweede vraag is de volgende. Als de wethouder deze inschatting zo doet, dan betekent dat dus dat hij ervan uitgaat dat de budgetten van volgend jaar voldoende zijn, dat hij die rechtszaak gaat winnen en dat het nu dus niet geregeld hoeft te worden.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Op dit moment is er een voorziening getroffen voor 2017. Het feitelijke tekort kunnen we pas in oktober 2017 vaststellen, want dan zien we dat pas. Daar is een voorziening voor. Die is deugdelijk. Dat heeft ook mijn collega van Financiën aangegeven. Wij zijn van mening dat het nieuwe verdeelmodel, zoals dat nu is voorgesteld, nog steeds niet functioneert. Wij gaan daar opnieuw tegen in beroep. We zullen dat weer moeten afwachten. Ik heb daar vertrouwen in. Als de volgende stappen zijn gezet, dan zullen wij de raad weer informeren.

Ik stap over naar mijn portefeuille Jeugd. Er was een vraag van de PvdA-fractie over jongerenoverlast. Daarover is ook in de commissie over gewisseld. We zien dat in bepaalde delen van onze stad, bijvoorbeeld Oost, jongerenoverlast inderdaad toeneemt. Daar zetten we dan ook extra menskracht vanuit de stichting JoU op in. De wijken Lombok en Overkapel werden ook genoemd. Dat hebben we nagevraagd bij onze veiligheidsafdeling. Die ziet daar geen toename. De stichting JoU heeft wel altijd de mogelijkheid om te schuiven in formatie en inzet als dat nodig is. We zullen dat zeer nauwgezet volgen. Bij vragen die de raad daarover heeft, kan contact worden opgenomen.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Het is toch wel vreemd dat ik van de burgemeester hoor dat er extra veiligheid wordt ingezet in Lombok-Oost. Ik zie hem knikken. Nu vertelt de wethouder dat hij van Veiligheid gehoord heeft dat er geen verhoogde inzet nodig is. De wethouder heeft ons al beloofd dat er extra wordt ingezet op de overlast die bewoners daar ervaren. Dat zien we ook op het Twitteraccount van de wijkagent in Lombok. Er klopt dus iets niet.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Over het punt dat u aan de burgemeester adresseert hoor ik net dat het om Overvecht gaat. Klopt dat, voorzitter?

De **VOORZITTER**: De wethouder sprak net over Overvecht. Hij heeft het niet over Lombok gehad.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Het gaat erom dat we signalen serieus nemen als daar extra inzet nodig is. Daar kan vanuit de veiligheidskant op gereageerd worden. Er kan ook vanuit de preventieve kant, vanuit stichting JoU, op gereageerd worden. Dat doen wij dan ook.

Amendement 48 gaat over de Kinderombudsman. Dat is voor de derde keer. Dat werd ook aangekondigd door de PvdA. Driemaal is scheepsrecht. Het college blijft bij de mening dat wij een goede structuur hebben. Wij bieden jeugdhulp aan. Daarnaast kunnen cliënten en hun ouders zelf hun klachten kwijt bij de organisatie en de gemeente. Natuurlijk hebben we ook nog het Advies en Klachtenbureau Jeugdzorg, het AKJ. Dat speelt daar ook nog steeds een heel belangrijke rol in. Wij zien daar op dit moment geen toegevoegde waarde in. Ik kan ook verwijzen naar mijn collega, wethouder Diepeveen, die een brede discussie gaat starten met de raad over een mogelijkheid en de meerwaarde van een



ombudsman. Daarover wordt u geïnformeerd.

Mevrouw **DIBI** (PvdA): Als ik hier ooit weg ben, ziet de wethouder het licht misschien een keer.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Motie 187 gaat over meer keuzevrijheid door inzet van het pgb. Ook wethouder Diepeveen heeft hier natuurlijk een heel belangrijke rol in. Wij kunnen deze motie zeker overnemen. De portee daarvan is enorm belangrijk. Zij sturen wij het inderdaad ook aan. We zien dit als een ondersteuning van beleid, waarbij de professionals in de buurtteams dat op een goede manier moeten inbrengen. Dat zeg ik tegen de indieners. Ik ben ervan overtuigd dat zij er ook zo in staan. Dat is precies de portee die zij hier aangeven. Dat zullen we dus zeker doen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Ik ben natuurlijk erg blij dat de wethouder het wil overnemen. Hij ging echter net iets te kort door de bocht toen hij zei dat het ondersteuning van bestaand beleid is. Wij kregen nou net de signalen dat dat niet gebeurde. Daarom hebben we juist deze actie om extra onder de aandacht te brengen bij de buurtteams dat zij mensen erop wijzen dat ze een aanvraag voor een persoonsgebonden budget kunnen doen.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Dat klopt, maar we zitten natuurlijk in een fase waarin we de zaken opbouwen. Professionals moeten hun weg vinden in hoe ze dat nou precies met elkaar gaan vormgeven. Dat waren duidelijke signalen. Dat is ook in de commissie met elkaar gewisseld. Dat neemt niet weg dat wij vinden dat daar goed op gewezen moet worden, omdat het pgb gewoon een belangrijke toegevoegde waarde kan zijn. Daarmee is het ondersteuning van beleid.

Ik stap over naar mijn portefeuille Volksgezondheid. Er zijn twee moties. Motie 207 ontraadt het college. Dat doen we niet omdat de constatering van de overweging fout zouden zijn. Die zijn namelijk recht in de roos, zou ik haast willen zeggen. Ook het tweede punt van het dictum is de inzet die we vanuit Volksgezondheid doen, maar de lead van dit onderwerp ligt nu eenmaal bij Sport en Beweging. In november dit jaar komt er een nota naar de raad, waarin al deze activiteiten worden vermeld en ook de inzet wordt vermeld. Om een voorbeeld te geven: de JGZ, de Jeugdgezondheidszorg, stuurt hier actief op aan en sluit hier ook actief bij aan. Zo zijn er nog meer voorbeelden te noemen.

Ik kom op motie 208. Die is interessant en gaat over een onderwerp dat vanuit Volksgezondheid natuurlijk heel belangrijk is. Jongeren en roken, dat moeten we zien te voorkomen. De informatie die mij is toegereikt is dat tot 2020 schoolpleinen rookvrij zouden moeten zijn. Dat is een mooie aanleiding om die discussie bij schoolbesturen verder te brengen. Zij gaan er uiteindelijk zelf over. Dat geldt ook voor de sportvereniging. Er is ook altijd een vraagstuk over handhaving. Wat helpt als je als bestuur met deze bestuurders in overleg gaat, is dat je ten eerste in ieder geval steun hebt vanuit de raad. Daarom wil ik de motie graag in stemming laten brengen. Ten tweede doet goed voorbeeld goed volgen. Als de raad dit zo'n belangrijk onderwerp vindt, zou ik het volgende willen aanraden. Het helpt als ik of iemand anders van het college bij een sportvereniging kan zeggen: we hebben het gemeentehuis ook rookvrij gemaakt. Dan is het een stuk makkelijker praten op bestuurlijk niveau, want dan heb je niet de jij-bak: u kunt het wel aan mij vragen, maar wat doet u er zelf precies aan? Dat wil ik als overweging aan de raad mee terug geven.

De heer **SCHIPPER** (SP): Ik vroeg me af of het college met één mond spreekt in dezen.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Ja.



De heer **EVERHARDT** (wethouder): De heer Schipper vraagt iets aan mij als wethouder Volksgezondheid namens het college. Ik word er terecht op aangesproken om dit onderwerp ter hand te nemen. Ik geef de raad mijn ervaring mee. Als je dit soort zaken bespreekbaar wilt maken op bestuurlijk niveau, dan krijg je heel vaak de jij-bak terug. Dan is de uitspraak van de raad en de opdracht die aan het college meegegeven wordt veel sterker als dat wordt vergezeld met de mededeling dat de raad daar zelf ook een stap in heeft gezet, omdat de raad zich daarover heeft uitgesproken, dat heel belangrijk vindt en daar zelf een stap in heeft gezet. Dat helpt enorm in de discussie.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Ik had bij deze motie al iets gezegd over het Stadhuisplein. Ik vroeg me af of de wethouder de raad verzoekt om een subamendement in te dienen op deze motie. Is dat het geval?

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Ik geef aan dat het, als je met verenigingen en schoolbesturen om de tafel gaat zitten, in eerste instantie kansrijker en makkelijker is als je ook iets kunt zeggen als: wij staan er ook voor en wij hebben vanuit deze raad de stap gezet. Zij gaan daar over hun eigen terrein, hebben echt serieuze vraagstukken over handhaving. De wil is er wel echt. Het is aan de raad om te beoordelen hoe hij dat verwoordt. Nogmaals, ik wil de motie ook echt aan de raad laten om daar een eenduidig antwoord op te geven.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Ik vind het op zich een heel goed idee van de wethouder, maar ik neem toch aan dat het geen voorwaarde is om deze motie aan te nemen, wat deze wethouder betreft.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Nee, ik laat de motie ook echt aan de raad. Ik ga graag over dit onderwerp met de pet in de hand naar die bestuurder toe om die discussie daar te starten. Ik geef alleen aan dat het een makkelijker gesprek is als dat met meer kracht, niet alleen namens de hele raad, maar ook met een duidelijk gebaar, gedaan wordt.

Ik kom aan het einde van mijn betoog. Over het onderwerp Stationsgebied is bij mijn weten geen vraag gesteld.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Ik begin met de moties en de vragen over mobiliteit, te beginnen met motie 219 van Student & Starter. Daarin staat een vraag over effectindicatoren. Ik geloof dat het in het kleine debatje dat zich ontspon het ook al even ging over de motie van de heer Te Ronde bij Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. In dat kader maken wij nu een monitorings- en evaluatieplan met als doel om bij het MPB 2017 daarvan de eerste rapportage te laten zien. Ik begrijp dat mevrouw Freytag de resultaten daarvan ook in de cyclusedocumenten een plek wil geven. Mij lijkt het een prima idee om te bekijken wat daar de belangrijkste in zijn om die ook in de Voorjaarsnota en de begroting op te nemen.

*(De heer Van Zanen draagt het voorzitterschap van de vergadering over aan mevrouw Ferket.)*

Mevrouw **FREYTAG** (Student & Starter): De motie wordt dus overgenomen?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ja, ik kan de motie dan wel overnemen. Ik had haar positief geadviseerd, maar kan haar net zo goed overnemen.

Ik kom op het Utrecht Science Park, Utrecht-Oost. Daar hebben D66 en VVD aandacht voor gevraagd.



De **VOORZITTER**: Wethouder, kunt u het nummer vermelden?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Er is geen nummer, want het zijn vragen. Ik heb aandacht besteed aan wat er nu loopt in de brief van 14 oktober. Op Rijksniveau wordt er gewerkt aan een Toekomstbeeld OV. Alle decentrale overheden zijn daarbij betrokken. In dat traject zijn drie scenario's uitgezocht. Wij hebben er vanuit de regio voor geijverd dat er een scenario tussen zit waarin het tweede station is opgenomen en dat er een scenario ligt waarin er ingezet wordt op meer lightrail-achtige varianten. We weten dat die scenario's doorgerekend zijn, bekeken zijn en dat de staatssecretaris naar verwachting in december met haar bevindingen komt. Ik zal zorgen dat de raad daar zo snel mogelijk over geïnformeerd wordt. Verder heb ik eerder al aangegeven –ik denk in de commissie– dat naar aanleiding van de conclusies in het BO MIRT Rijk en regio met elkaar gaan kijken naar een plan van aanpak, hoe we tot het ultieme pakket van maatregelen komen. We hebben afgesproken om samen in een programma te gaan werken. Dat plan van aanpak moet er rond de jaarwisseling liggen. Ik heb eerder gezegd dat ik dat graag deel met de raad. Een van de dingen die daar zeker in moet zitten is een onderzoeksagenda. Ik heb eerder aangegeven dat ik graag de raad erin wil betrekken door haar mee te laten reflecteren of daar de goede dingen in zitten. Die onderzoeksagenda moet er uiteindelijk toe leiden, natuurlijk samen met het werk dat al gedaan is, dat er helderheid komt over de haalbaarheid van de verschillende oplossingen. Voor dit alles geldt natuurlijk dat het in samenwerking met de provincie moet gebeuren. Dat hoorde ik zowel de Gilissen als de heer Verschuure zeggen. It takes at least three to tango, in dit geval. We willen ook het Rijk erbij betrokken hebben, nog even los van alle stekels in het Science Park, maar ook in andere delen van de stad. Kortom, er gebeurt een hele hoop. Het Toekomstbeeld OV gaat snel inzicht geven en aan de andere komt er, samen met de provincie, snel een onderzoeksagenda. Die moet natuurlijk leiden tot echt onderbouwde oplossingen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Bij ons is er een gevoel van urgentie. De kabinetsformatie staat bij wijze van spreken voor de deur. Een van de momenten dat er financiële inzet voor deze regio, voor dit gebied, te regelen is, is wel dan. Dan is het heel belangrijk dat we met een kristalhelder verhaal naar Den Haag toe kunnen gaan. We moeten een pleidooi, een lobby houden om ervoor te zorgen dat Utrecht bereikbaar blijft. Je moet die plannen nu al gaan maken om ervoor te zorgen dat er in 2030, 2040 dingen tot stand gaan komen, dat er een nieuwe OV-visie is et cetera, dat dit soort verbindingen er is. Ik zie dat de wethouder hard werkt. Ik zie ook dat het er nog niet is, in ieder geval niet voldoende naar de smaak van D66. Wij hebben wel echt de behoefte dat het er komt.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Ik vraag me dan toch een beetje af wat de heer Verschuure meer wil. Ik hoor dat er door Utrecht is ingezet op twee scenario's. Een daarvan heeft een extra station, meer op aan die kant en een andere met meer lightrail-varianten. Dat wordt nu doorgerekend. Straks hebben we dus een beeld van wat het kost en wat de voor- en nadelen zijn. Is dat dan niet het moment waar we op gaan inzetten en waarvoor we er vol tegenaan voor gaan?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Dan is mijn vraag aan de wethouder: wanneer krijgen we dat kristalheldere beeld waarop we moeten gaan inzetten? Is dat dan nog ruim voldoende voor dit moment om bij een komend kabinet dit pleidooi te kunnen doen?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): We zijn ons van dat belangrijke moment maar al te zeer bewust. Ik kan me zo voorstellen dat een aantal mensen uit deze raad ons kan helpen om dat moment te



benutten. Kortom, dat hebben we voor ogen. We hebben altijd gezegd dat het niet zo veel zin heeft als wij als stad in ons eentje ergens voor gaan pleiten. We proberen dat in samenwerking te doen, op z'n minst met de provincie en het liefst met nog allerlei andere steunzenders. Dat is soms een procesje. Ik geloof dat een oud Zuid-Afrikaans spreekwoord is: alleen ga je sneller, samen kom je verder. Dat is hierop van toepassing. De heer Verschuure kan van mij aannemen dat ongeduld een van mijn slechte eigenschappen is. In die zin deel ik dat helemaal. Ik heb tegelijkertijd het gevoel dat we nu op de goede weg zitten. Ik denk dat het traject van staatssecretaris Dijkzema niet voor niets in december eindigt. Dat is met een doel gedaan. Ook dat zal input vormen voor de coalitieonderhandelingen in Den Haag.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Ik deel die eigenschap die soms als negatief bestempeld wordt. Ook ik ben ongeduldig. In dezen denk ik dat het belangrijk is voor de stad. We zijn erg nieuwsgierig waar de wethouder in december samen mee kan komen. We hopen dat die ons nauw aangehaakt raakt. Dan zullen wij onze counterparten in Den Haag in elk geval ook proberen te overtuigen.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): We hebben een afspraak met iedereen in deze raad die wil komen op 1 december. Dan kunnen we al meer vertellen over wat we op dat moment weten. We kunnen natuurlijk ook nog samen momenten creëren onderweg naar maart en daarna.

Ik was bij de Kanaalstraat aangekomen. Mevrouw De Boer had daarover een vraag gesteld. Ook deze heeft geen nummer. Ik herhaal maar even wat ik in de commissie heb gezegd. Er loopt nu een proces om samen tot een visie te komen. Daar moet natuurlijk ook een wat meer concreter plannetje volgen. We hebben gezegd dat we gezien hebben dat daar al een aantal ontwikkelingen openbare ruimte gaan plaatsvinden in de sfeer van riolering, afvalbakken en bomen. We kunnen dus in ieder geval werk met werk maken. Dat is ook de aanleiding en de timing van dit hele project geweest. Dan zullen we in het voorjaar leren wat voor plannetje er ligt en wat daarvoor nodig is. Dat moet ons dan inzicht geven. Het heeft niet zo heel veel zin als ik nu al verder vooruitloop.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Dat was ook niet de bedoeling. De bedoeling was wel dat we in het voorjaar zo'n plannetje hebben en ook weten wat voor financiële paragraaf daar eventueel bij zit.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Het is de inzet dat het er dan ligt, met het enige kleine voorbehoud dat het een proces is dat ook daar in de buurt moet plaatsvinden. Het zou nog kunnen gebeuren dat dat net iets meer tijd nodig heeft. Het is wel degelijk de bedoeling om in het voorjaar iets te hebben liggen.

Ik wilde nog even ingaan op een opmerking van de heer Gilissen over de 't Goylaan. Hij kondigde ook een expertmeeting over verkeersmanagement aan. Dat is voor mij aanleiding om te zeggen dat er, naar aanleiding van een toezegging aan de heer Van Schie, bij Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, een plan aankomt voor verkeersmanagement in de eerste helft van 2017. Bij de 't Goylaan wordt juist al met een nieuwe generatie techniek gewerkt. Het is misschien aardig om dat toe te lichten in die expertmeeting, mocht daar belangstelling voor zijn.

Motie 197 gaat over het Stadhuisplein, dat onder die naam niet bestaat, maar we weten allemaal waar we het over hebben. De raad weet dat er een project loopt rondom de positie van de voetganger in de binnenstad. Daar hebben we een stadsgesprek over gevoerd. Alle stakeholders zijn daarbij betrokken. Er is een klankbordgroep gevormd. Ik zie deze motie als een aanmoediging om juist ook in dit gebied nog wat extra met bewoners en ondernemers te spreken om te bekijken wat hier nog nodig is. Verder is het voor mij nu moeilijk om op de inhoud vooruit te lopen. Als we onze bevindingen op een rijtje zetten, dan komen we als college met een voorstel aan de raad. Dan zal ik natuurlijk deze motie meenemen als een



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

106

extra aanmoediging om goed te bekijken wat verstandig en nodig is.

De heer **EGGERMONT** (SP): Wordt daarbij ook meegenomen wat de gevolgen zijn voor de verkeerscirculatie als de Korte Minrebroederstraat wordt afgesloten voor autoverkeer?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Uiteraard gebeurt dat. We zouden geen knip voor de neus waard zijn als we dat soort aspecten niet mee zouden nemen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Deelt de wethouder de analyse van de fractie van GroenLinks dat het een kwestie is van twee paaltjes neerzetten en dat je dan, ook financieel gezien, wel klaar bent? Of kan de wethouder duiden wat zij een redelijke kostenschatting vindt van zo'n soort project?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Dat hangt er een beetje vanaf welke variant er uiteindelijk ligt. Als het echt over het Stadhuisplein –zo noem ik het maar weer even– zou gaan, dan is dat wel waar, want er ligt geen enorme rijbaan die je weg moet halen. Dat is op zich een prima ingericht plein waar je niet zo veel aan hoeft te doen. Het Oudkerkhof is al een project, dus daar is financiering voor geregeld. Dan zou het er vooral van afhangen of het project nog groter wordt dan dat. Dan zou je inderdaad eventueel tot extra investeringen komen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): De motie zegt letterlijk "Korte Minrebroederstraat en de aangrenzende straten (Minrebroederstraat, Annastraat en Oudkerkhof)". Er zitten dus twee straten die nog niet gedekt zijn, waar ook geld voor nodig is. Kan de wethouder een inschatting geven van wat voor geld GroenLinks hier probeert uit te geven?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik lees de motie niet alsof dit nu al een dekking heeft. Volgens mij staat er dat ik iets mee moet nemen in een traject. De Annastraat zal ook wel meevallen, denk ik. Dan heb je het misschien over de Minrebroederstraat. We lopen hier nu mijlenver op de zaken vooruit. Ik kom hierop terug wanneer het college een voorstel doet over de positie van de voetganger in de binnenstad.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Omdat het hier over een participatietraject, schetst het MPB randvoorwaarden. Staan die helder op het netvlies bij de wethouder in dit proces?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Dat is wel een heel vage vraag. Ik houd me natuurlijk altijd aan randvoorwaarden die we zelf hebben gesteld.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): In het MPB staan natuurlijk duidelijke richtlijnen over draagvlak, over alternatieve parkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers, over het dekken van de kosten en over het garanderen van de bereikbaarheid. Dat zijn aspecten die de VVD heel belangrijk vindt bij het realiseren van voetgangersgebied. De wethouder weet dat wij een warm voorstander waren en zijn van een nieuwe parkeergarage aan de rand van het centrum, het gebied aan de oostzijde, misschien zelfs wel twee. Dat zijn randvoorwaarden waarvan wij denken: dat zou het heel eenvoudig maken om de wens van GroenLinks te realiseren. Ik hoor graag een reflectie van de wethouder daarop.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Mijn reflectie is vooral dat er in pandig nog heel veel leegstaat. Volgens mij gaan we nu een debat heropenen dat bij de Voorjaarsnota heeft plaatsgevonden. Ik



denk dat de heer Van Schie duidt op het feit dat we toen geld hebben vrijgemaakt om in ieder geval 100 plekken in de binnenstad op te heffen. Daar hebben we wat afspraken gemaakt, die gewoon binnen de nota Stallen en Parkeren vallen. Dat gaan we doen. Daar houden we ons uiteraard aan. De raad kan nog een voorstel over tarieven verwachten, want dat hebben we toen ook afgesproken.

Ik ben nu bij de motie "slimme routes, toegankelijke routes". Ik neem gelijk het voorstel van het CDA mee. Dat was een soortgelijk voorstel, specifiek over ouderen. Ik had zelf tenminste het gevoel dat het een beetje in lijn lag met elkaar. We zijn op dit moment goed in overleg met het Solgu vanuit het voetgangersprogramma om het voetgangersklimaat in Utrecht te verbeteren. Daar hoort natuurlijk ook bij dat het beter wordt voor mindervaliden, of het nou rolstoelgebruikers zijn of blinden of slechtzienden. We weten dat het Solgu bezig is om te inventariseren wat er nodig is om een aantal routes te verbeteren. Dat wisselen we dus met elkaar uit. Wij proberen die kennis in ieder geval in te brengen in bestaande herinrichtingsprojecten die we uitvoeren. Dat zijn er best een aantal, zeker hier rond de binnenstad. We hebben twee specifieke pilots, rond Vaartsche Rijn en in Overvecht, om ook wat gebieden onder de loep te nemen. Daarin nemen we het mee. Als ik het zo mag begrijpen, kan ik de motie overnemen. Dat was overigens motie 195.

*(Mevrouw Ferket draagt het voorzitterschap van de vergadering over aan de heer Van Zanen.)*

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Ik was even benieuwd over welke motie het precies ging. De vraag in de motie is niet alleen om dingen mee te nemen, maar ook juist om meer inzicht te geven aan mensen met bijvoorbeeld een rolstoel welke route zij kunnen nemen. Is de wethouder bereid om ook dat deel van de motie over te nemen?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik begrijp dat het Solgu knelpunten in beeld brengt. We kunnen natuurlijk altijd een linkje op de site zetten naar het Solgu. Ik wijs er wel op dat we, met de manier waarop we dit kunnen doen, dus in bestaande projecten meenemen, we daarmee nog niet volledig toegankelijke routes creëren. Het wordt lastig om daarover met trompetgeschal te communiceren.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): De motie gaat voor een deel over communicatie. Er is een al dan niet geslaagde poging gedaan om de Herenroute aan te geven. Dat zou een goede alternatieve fietsroute kunnen zijn. Zo zou je ook een slimme route, met de minste hobbels, kunnen aangeven voor mensen met een rolstoel. Het is meer in die richting bedoeld.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik begrijp dat het Solgu dat soort informatie op een rijtje zet. Wij kunnen natuurlijk doorlinken naar wat het Solgu daarover te zeggen heeft.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): De wethouder heeft het over gebieden en het meenemen van de bestaande aanpak. Dat is mooi. Mijn vraag ging over specifiek in beeld brengen van een aantal routes, die door verschillende gebieden heen gaan. Wij hebben zelf een aantal van die routes gelopen. Onze indruk is dat het deels een kwestie is van dingen echt goed recht leggen en ervoor zorgen dat de logische route opgeknapt is, ook voor bijvoorbeeld mensen in verzorgingshuizen. Dat hoor ik nog niet helemaal in het antwoord van de wethouder. Volgens mij hoeft dat niet heel groot of duur te zijn, maar moeten die routes goed in beeld gebracht worden. Dat is net iets anders dan wat we nu aan het doen zijn. Ik hoor daar toch nog graag een toezegging over.

De heer **VERSCHUURE** (D66): De voorzitter vraagt de hele tijd om het ronddraaiteken. Ik heb



inmiddels last van mijn arm gekregen.

De **VOORZITTER**: U hebt een mixerarm gekregen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Zoals de wethouder het nu zegt, lijkt het alsof je de hindernissen onderweg weg zou moeten halen. Ik zoek het meer naar analogie van doorfietsroutes. Maak er doorrolroutes van. Maak favoriete routes toegankelijk en expliciet. Dan gaat het niet alleen om een paaltje weghalen, maar gaan we daar letterlijk kijken of je er makkelijk kunt lopen en kunt rollen. Zie het op die manier.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Dan hebben we het wel over een heel ander verhaal. Dan mis ik wel een beetje de dekking. Dan hebben we het niet over het wegleggen van een paar tegels. Als je serieus tegen mensen wilt zeggen dat het helemaal perfect is, dan hebben we het over een heel ander verhaal. Dan had het een amendement met een dekking moeten zijn en dan hadden we een heel ander gesprek gehad. Ik kan wel heel erg delen dat dit goed en belangrijk is, maar daarmee hebben we het nog niet gefinancierd. Dan hebben we dus een ander gesprek.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Wij zijn niet de eerste indiener van de motie, maar het gaat ons erom dat het eerst eens in kaart wordt gebracht. Dan wordt het een "work in progress". Vervolgens kun je langzamerhand die zaken weghalen en weet je wat de favoriete routes kunnen gaan zijn.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Nu zegt de heer Verschuure in andere woorden precies hetzelfde als ik.

De **VOORZITTER**: Wethouder, ik geef u het woord. Dat is althans de theorie. Anders krijgen we straks weer die mixerhandjes.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Misschien moet ik in tweede termijn de motie indienen. Ik wilde het eerst met een vraag proberen, maar het dictum van de motie vraagt erom in beeld te brengen welke maatregelen er nodig zijn om zo'n route goed te laten lopen of rollen. Ik zal de motie in de tweede termijn indienen. Dan kunnen we het erover hebben of het te doen is.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Dat laatste wordt nu gedaan met het Solgu. Daar werken we mee samen. Dat gebeurt dus. Verder willen we het uitvoeren op precies de manier zoals de heer Verschuure het zei. We nemen het stukje bij beetje mee in projecten. Dat heb ik al een aantal keer proberen te zeggen. Zo werkt het. Geleidelijk moet het dan beter worden. Dat is precies het idee.

Ik ben bij motie 211. Die is van de VVD en gaat over de laadpalen. Volgens mij was de achtergrond van de vraag hoe we de markt in de laadpalenbusiness zijn werk konden laten doen. Zo heb ik de motie begrepen. We hebben tot nu toe gezien dat die laadpalen niet vanaf het begin een sluitende businesscase hadden. We hebben in de eerste jaren, zeker in het stedelijk gebied, waar we dat belangrijk vinden voor schone lucht, gestimuleerd als overheid om die ontwikkeling sneller op gang te brengen. Dat was wel met een expliciet oogmerk dat de markt dat op een gegeven moment zelf moest kunnen doen. Er is al heel lang het beeld dat dat ongeveer in 2018 zo zou moeten zijn. Grappig genoeg lijkt dit nog uit te komen ook. We zien de laatste jaren dat die palen 30% goedkoper zijn geworden. We zien dat ze 70% meer gebruikt worden. De kostendekking van laadpalen wordt dus steeds beter. We verwachten echt dat dit in financiële zin zonder extra overheidskontje kan. Dan zal de bemoeienis vanuit de overheid meer zijn om



de openbare ruimte een beetje ordelijk te houden. Ik doe het nu een beetje voor de vuist weg. Misschien is het wel aardig dat we precies opschrijven wat wij daar zien gebeuren en wat we er als gemeente aan kunnen doen om dat maximaal te stimuleren. Dan zijn de heer Van Schie en de VVD-fractie maximaal geïnformeerd.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Ik krijg de indruk dat het zeldzame moment zich voordoet dat wethouder Van Hooijdonk en ik precies hetzelfde willen. Ik dank haar daarvoor. Wij trekken de motie in.

De **VOORZITTER**: Motie 211 is ingetrokken en maakt geen deel meer uit van de beraadslaging. Volg het goede voorbeeld.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Dan kom ik op motie 209, "parkeer de garages bij de markt". Dat is nog een marktkwestie. Ik vrees dat ik hier toch moet ontraden en er net wat anders in zit. Er is wat mij betreft wel een heel goede reden voor. Het is niet omdat het beheer van garages een doel op zich is, maar wel omdat het nodig is om een aantal andere beleidsdoelen van de gemeente te halen. Ik noem wat belangrijke voorbeelden. In binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen lukt het ons vaak de parkeerbehoefte, die volgt uit ons eigen parkeerbeleid, een plek te geven in onze eigen publieke garages, waar de private garages er niet aan mee willen werken. Dat zijn manieren om bijvoorbeeld het Noord- en Zuidgebouw tot stand te brengen en onlangs het postkantoor. Dat zijn toch wel heel belangrijke ontwikkelingen die je zo mogelijk probeert te maken. Ook het onderwerp waar we het net over hadden, dat je het parkeren op straat, ook in de binnenstad, inpandig probeert te brengen. Ook daarvoor is de inzet van gemeentelijke garages heel belangrijk. Het is geen doel op zich, maar wel nodig om een aantal andere belangrijke dingen mogelijk te maken.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Als we gemeentelijke beleidsdoelen proberen te realiseren, dan krijgen we inzichtelijk welke gemeentelijke doelen dat zijn en hoe ze gefinancierd worden. Op deze manier wordt het voor ons ondoorzichtig. In de motie wordt gevraagd om helder te maken waar de draaiknoppen zitten, waar de markt het werk kan doen en waar de overheid een doel heeft. Dat vraag ik van de wethouder als toezegging.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): In het volgende MPB wordt natuurlijk weer de parkeerexploitatie besproken. Ik kan best een paragraaf wijden aan het belang van de gemeentelijke garages die nu in ons beheer zijn. Ik begrijp de heer Van Schie zo dat je een heroverweging kunt maken, als we denken dat dat bij een garage niet meer zo is. Dat lijkt me prima om te doen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Ik dank de wethouder en trek de motie in.

De **VOORZITTER**: Motie 209 is ingetrokken.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik kom op motie 210. Ik heb de naam niet bij de hand. De motie gaat over een procedure om betaald parkeren weer op te heffen. Helaas moet ik ook die motie ontraden. Dat zal geen verrassing zijn. Om te beginnen past ze niet in de bestaande nota Stallen en Parkeren. We hebben ons voorgenomen ons daaraan te houden. Dat is een procesmatig antwoord. Ik vind het ook inhoudelijk onverstandig. Betaald parkeren is geen doel op zich. Dat doe je om de drukte in de openbare ruimte te reguleren en leefbaarheid te stimuleren. Als je betaald parkeren opheft, dan zal je zien dat er een aanzuigende werking ontstaat, misschien wel uit de wijde omtrek. Het zou kunnen dat je in



zo'n gebied het parkeren weer naar je toe zuigt. Dan creëer je dus problematiek, zeker omdat we weten dat het steeds drukker en voller wordt in de stad. Zeker bij ruimtelijke ontwikkelingen verandert de parkeernorm in gebieden met betaald parkeren, dus dan vraag je aan ontwikkelaars ook minder parkeerareaal te creëren. Als je dat af zou schaffen in de omgeving, dan heb je een verkeerde parkeercapaciteit ontwikkeld. Het lijkt me in de praktijk tot onwenselijke resultaten leiden. Deze motie moet ik dus ontraden.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Ik ben benieuwd of ook de mailbox van de wethouder steeds vol zit met verzoeken om betaald parkeren op te heffen. Dat is bij mij nog nooit gebeurd. Ik ben benieuwd hoeveel signalen de wethouder heeft gekregen.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik heb het voorstel niet bedacht, dus ik heb die nog niet gekregen. Misschien hebben mensen het idee dat dat niet heel erg in de rede ligt. Ik waarschuw de raad maar weer even voor de problemen die kunnen ontstaan wanneer je het opheft. Het lijkt mensen misschien een goed idee aan de voorkant, maar aan de achterkant zullen ze misschien wat spijt hebben.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Is de wethouder dan met mij van eens dat het er toch een beetje naar riekt dat dit voorstel gedaan wordt omdat de verkiezingen voor de deur staan? Daarom wordt dit ideetje van de VVD geplugd. Ik heb namelijk nog geen enkel signaal in de vorm van een draagvlakmeter gekregen dat mensen betaald parkeren opgeheven willen hebben.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik begrijp dat die opmerking misschien aan een ander adres gericht was. Ik heb in ieder geval de motie ontraden.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Ik wil de heer Verschuure toch wel even meegeven dat er een aantal mensen in Tuindorp-Oost is dat het een tijdje geleden graag had willen doen. Het CDA heeft het, ruim voor er nieuwe verkiezingen aan kwamen, voorgesteld toen we een nieuwe procedure invoerden. Ik ben in ieder geval heel blij dat de VVD dat ook inziet.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Wij zien in randgemeenten rondom Utrecht echt een trend dat betaald parkeren op sommige plekken op verzoek van ondernemers en bewoners wordt opgeheven. Het is helemaal geen gekke gedachte. Bovendien ken de wethouder als iemand die het autobezit wil ontmoedigen. Als de modal split zich doorzet zoals de wethouder wenst, hebben we straks allemaal fietsen in deze stad en helemaal geen betaald parkeren meer nodig. Ik zou juist denken dat je in de toekomstvisie van de wethouder dit instrument zou moeten willen. Ik geef de heer Verschuure mee dat het misschien inderdaad een beetje een theoretisch instrument is. Maar als we D66 elk theoretisch instrument zouden moeten ontnemen, dan hadden we heel veel vrije tijd in deze raad. Ik zou toch wel aan de wethouder willen vragen om serieus na te denken over de toekomst en ook mee te denken over hoe betaald parkeren weer kan worden opgeheven. Wij houden de motie gewoon in stand en willen haar in stemming brengen.

Mevrouw **FREYTAG** (Student & Starter): Ik kan het toekomstbeeld van de heer Van Schie goed volgen, maar vraag me af of het niet handiger is om een proces in te stellen dat niet het betaald parkeren opheft, maar überhaupt het parkeren op straat.

De heer **VERSCHUURE** (D66): D66 werd aangesproken. We zouden een heleboel tijd over hebben als



D66 een aantal theoretische mogelijkheden niet zou hebben. Ik ben benieuwd welke dat zijn. Het voelt als een luchtballonnetje en we hebben ervaring met ballonnetjes en de heer Van Schie. Dat lijkt me geen goed idee.

De **VOORZITTER**: De wethouder zet haar betoog voort.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Dat voelt als een aansporing om nergens meer op te reageren. Motie 193 gaat over blauwe zones. Het zal niet verrassend zijn dat ik ook die motie ontraad. Uit welke film kwamen we ook alweer? In de nota Stallen en Parkeren staat dat we niet aan blauwe zones doen zolang we dat moeten financieren uit de eigen begroting. De raad heeft toen een motie ingediend om te onderzoeken of we het de ondernemers zelf kunnen laten financieren. Dat hebben we gedaan en blijkt juridisch niet te kunnen. Nu ligt er een motie om het dan toch maar uit eigen middelen te dekken. Dat gaat dus tegen de nota Stallen en Parkeren in. Dan is er ook nog een dekking die ik echt af moet raden. De parkeerexploitatie heeft een reserve om risico's en tegenvallers op te vangen. Incidentele extra meevallers die daar niet voor nodig zijn, zijn eerder al ingezet voor bijvoorbeeld de aanloopverliezen bij de Jaarbeurspleingarage en de Berlijnpleingarage, voor de exercitie in de binnenstad en voor verbetering van P+R's. Ze zijn overigens ook gebruikt in beide tegenbegrotingen. Ik zie, kortom, geen extra financiële ruimte om daar nog van af te romen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Dit is misschien een aardig moment om het even te hebben over de techniek van die reserve. Die riep namelijk nogal wat vragen op in de voorbereiding. Ik zie in het meerjarig verloop in 2020 nog 3,4 miljoen. Er zit dus ruim geld in, ook om dit soort investeringen te doen. Het college heeft die voornemens ook gehad. Als je kijkt naar wat het college allemaal nog van plan is te doen met die reserve, dan kom je opeens op - 1,5 miljoen in 2020. Heeft het college de mening dat die reserve te benutten zoals die nu in het meerjarig verloop in de begroting zit en die ruimte te gebruiken zoals het college bij de Voorjaarsnota heeft gedaan of zegt het college dat hij niet onder nul mag komen in de meerjarige raming? Dan kan het ook niet zoals het college het gedaan heeft in de Voorjaarsnota.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): De cijfertjes moet ik in de pauze even tot me nemen. Dan kan ik daar in de tweede termijn op terugkomen. We hebben de reserves nodig voor tegenvallers. Bij het in exploitatie nemen van nieuwe garages kan het vanaf dag 1 niet stormlopen of het kan tegenvallen. Dat proberen we binnen de exploitatie op te lossen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Als dat de redenering zou zijn, dan is het raar dat het college bij het Meerjarig Perspectief Bereikbaarheid bij de Voorjaarsnota heeft voorgesteld om er twee keer 0,7 miljoen van af te romen voor andere tekorten in het meerjarenperspectief. Ik hoor daar graag aan het einde van de eerste termijn nog een antwoord op de vraag hoe dat precies werkt en hoe het college die reserve wil inzetten. Dan kan ik daar in de tweede termijn op terugkomen.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik moet het dus even voor de vuist weg doen. Op de precieze cijfers moet ik terugkomen. Het mechanisme was dat hij extra gevuld was, omdat de inkomsten gestegen waren door de tweede scanauto en de verhoogde handhaving. Misschien komt het ook nog door economische groei. Dat is nooit precies te achterhalen. In ieder geval zijn de inkomsten gestegen. We hebben gezien dat het verantwoord was om er nog wat van af te halen. Er zitten inderdaad wat plussen en minnen in, die misschien niet op het eerste gezicht helder zijn. Er blijft wel een reserve over om



tegenvallers op te vangen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Ik herhaal mijn verzoek om daar aan het einde van de eerste termijn helderheid over te krijgen. Mag de reserve meerjarig onder nul eindigen of moet hij daarboven blijven? Als hij daarboven moet blijven, hoe zit het dan met het voorstel van het college bij de Voorjaarsnota dat door de meerderheid van de raad is aangenomen?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik zal zorgen dat ik zo de cijfers paraat heb. Tot slot kom ik op motie 222, "Doe de deur dicht", van de Partij voor de Dieren. Die gaat over handhaving op winkeldeuren. Daar hebben we het in de commissie ook over gehad. We hebben toen gezegd dat die open deuren niet de maatregelenlijst hebben gehaald in Den Haag. Dat komt doordat er heel vaak geen sprake is van een terugverdientijd minder dan vijf jaar. Daarmee is het onmogelijk om te handhaven. Dat maakt dit specifieke punt lastig. We voeren in Utrecht natuurlijk wel een heel actief handavingsbeleid. Daar zetten we fors op in. We proberen daarbij wel de meest impactvolle bedrijven als eerste te doen. Dat zijn over het algemeen de grootverbruikers, bijvoorbeeld zorginstellingen en kantoren. Wij bepalen de prioriteit in het handavingsprogramma op basis van impact. De komende tijd zullen we dat ook doen op basis van de nieuw geïmplementeerde Europese Energy Directive. Er zijn ook wat kleinverbruikers die we handhaven. Daar hebben we dus een andere reden voor. Kortom, we kijken zeker naar winkels. We bieden die in het kader van de Klimaatroute bijvoorbeeld ledverlichting en dat soort dingen. Bij de keuze welke bedrijven we handhaven, kijken we echter naar impact. Ik heb eerder wel op suggestie van de Partij voor de Dieren gezegd dat het natuurlijk altijd een goed idee is om met het mkb in gesprek te gaan. Dat doen we in de volle breedte, niet alleen over deuren, maar ook over andere zaken. Wat kun je doen en hoe kunnen wij helpen om aan energiebesparing te doen?

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Ik dank de wethouder voor haar beantwoording. Wij snappen op zich die prioriteitenlijst wat betreft impact en dat grotere winkels en grotere zorgcentra eventueel eerst komen. Bij dit onderwerp en die 200 winkels is het echter juist interessant dat de impact verder gaat dan alleen maar de deur van die winkel. Het is duidelijk aangegeven dat mensen ook thuis sneller energie gaan besparen als ze door de stad lopen en de deuren van winkels dicht zijn. Dat geeft een extra stimulans voor mensen thuis om te denken: als die winkel het doet, dan doe ik het ook en als die winkel het niet doet, dan doe ik het ook niet. Ik ben benieuwd in hoeverre de wethouder toch nog mogelijkheden ziet om deze 200 winkels alsnog ergens op zo'n prioriteitenlijstje terug te laten komen. Dat is misschien niet in de top 3 van hoge prioriteiten.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik herhaal dat handhaven hierop toch wel heel erg ingewikkeld is. Het zal niet vaak voorkomen dat het een rendabele maatregel blijft. Dan kunnen we er ook niet op handhaven. Dat blijft een beetje ingewikkeld. Ik denk in die zin dat het praten en het helpen en adviseren vanuit de Klimaatroute toch de meest effectieve weg is.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Dat snappen wij. Wij hebben ons behoorlijk in dit onderwerp verdiept en kwamen uiteindelijk tot de conclusie dat er alsnog 200 winkels binnen dat activiteitenbesluit vallen en daar dus wel degelijk handhaving op mogelijk is. Dan vraag ik me af of er te weinig budget voor handhaving is om ook deze winkels aan te pakken. Dat horen wij dan ook graag. Dan zouden wij nu nog snel een motie wat betreft handhaving en extra budget moeten maken of we zouden die bij de Voorjaarsnota moeten indienen. Waarom zouden we deze 200 specifieke winkels, die wel onder het handavingsbesluit vallen, niet aanpakken?



Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik zeg niet dat die winkels niet onder de Wet milieubeheer vallen, want dat doen ze soms wel. Ik zeg dat we daarbinnen niet kunnen handhaven op open deuren, als die specifieke maatregel niet onder de Wet milieubeheer valt. Dan kunnen we misschien wel handhaven op bijvoorbeeld koeling of verlichting, maar niet op de deur. We moeten kiezen welke bedrijven we handhaven en welke niet. Dat is een kwestie van prioriteit. We hebben inmiddels 800 bedrijven gehad in de handhaving. Er zijn er ongeveer 9.000. Om die orde van grootte gaat het. We doen er een paar honderd per jaar. Je kiest steeds waar je de meeste impact haalt. Dat zijn dan toch vaak de grotere jongens.

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Ik dank de raad voor de vragen en de moties en amendementen. Ik begin bij motie 179 van mevrouw Haage. Daarin wordt gevraagd om bij de gemeente extra banen te realiseren uit de extra middelen voor Kanaleneiland Overvecht. Dat is geld voor werk in de openbare ruimte. Dat besteden wij altijd aan of ook wel uit. Daarbij vragen wij altijd standaard minimaal 5% social return. Aanbieders van werkzaamheden met een hoger percentage maken dan ook meer kans om dat werk te krijgen. Er ontstaan dus geen banen bij de gemeente zelf. Tegen die achtergrond moet ik de motie ontraden. Het systeem werkt anders en in onze uitvraag nemen wij altijd de social return mee.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Ik weet van die 5%, maar juist omdat dit extra geld is en in buurten besteed wordt waar een grote werkloosheid is en ook veel jongeren werkloos zijn, willen wij toch vragen of de wethouder bereid is te onderzoeken of daar extra mensen aan het werk kunnen worden geholpen. Je zou dus niet die 5% moeten uitvragen, maar in gesprek moeten gaan met degene die het project gaat doen over de vraag op welke wijze er meer mensen uit de wijk aan de slag geholpen kunnen worden.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Ik heb dezelfde vraag als mevrouw De Boer. Ik verzoek de wethouder om niet te willen uitleggen hoe het nu werkt, maar om op de motie in te gaan.

De heer **GELDOF** (wethouder): Ik ben op de motie ingegaan en heb die ontraden. Wat mevrouw De Boer vraagt, is om bij het moment van aanbesteding de eisen van social return mee te nemen, maar ook te kijken of er mensen kunnen werken uit de omgeving waar het werk gedaan wordt. Ik wil onderzoeken of ik dat als kwalitatieve vereiste kan meenemen in de aanbestedingsuitvraag en of, als men daar mogelijkheden toe ziet, dat punten kan opleveren. Dat wil ik doen. Of dat een uitkomst oplevert, hangt natuurlijk van de inschrijvers af. Ik ben bereid om die vraag in de eisen te stellen.

Ik kom bij amendement 47 van de PvdA-fractie. Collega Kreijkamp is al op de dekking ingegaan en die kan ook niet. Ik herinner de raad er nogmaals aan dat het een bezuiniging is waartoe de raad eerder besloten heeft en die als achtergrond had dat de reiskostenregeling nogal uitgebreid was in vergelijking met andere steden. Ik weet dat wij ons ook na het doorvoeren van die bezuiniging nog keurig kunnen meten met grote steden en daar goed bij afsteken. Ik ontraad ook op inhoudelijke gronden dit amendement.

Motie 183 gaat over maatwerk voor mensen met beperkingen bij het uitrollen van het nieuwe inzamelen. Dat is een sympathieke motie, die ik kan overnemen. Ik maak één kanttekening. Ik heb toegezegd eind van het jaar een brief over het nieuwe inzamelen toe te sturen met alle maatregelen die wij hebben genomen, ook naar aanleiding van de signalen van bewoners. Wij zeggen altijd "Utrecht maken wij samen". Als mensen met een beperking met hun afval of met de container niet goed naar de afvalpunten kunnen, gaan wij ervan uit dat mensen eerst kijken of er afspraken over te maken zijn met de bureaus. Als dat niet lukt, heb je natuurlijk altijd nog de gemeente. Ik kan de motie overnemen met de



kanttekening dat "Utrecht maken wij samen" daarbij een belangrijk aandachtspunt is en blijft.

De heer **IŞIK** (PvdA): Dank voor de beantwoording. Het enige wat ik wil, is dat de overheid mensen die gehandicapt of ouder zijn en het niet zelfstandig voor elkaar krijgen de helpende hand biedt. Ik trek de motie in.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 183 is ingetrokken.

De heer **VERSCHUURE** (D66): D66 heeft hiervoor al eerder aandacht gevraagd. Volgens mij gaat het ook hier om communicatie, net als bij een aantal andere vragen die ik heb gesteld over afvalinzameling. Kan de wethouder toezeggen dat het een onderdeel van de aanpak moet zijn om de communicatie naar de inwoners met een beperking over dit onderwerp te verbeteren? Hij moet hen erop wijzen dat maatwerk mogelijk is. Volgens mij komt dat bericht niet door. Dan is een deel van het probleem al opgelost.

De heer **GELDOLF** (wethouder): Wij zullen daar zeker met het Solgu over spreken. Ik kom ook bij de vragen die de heer Verschuure daarover in eerste termijn heeft gesteld. De communicatie over het uitrollen van het nieuwe inzamelen gaat natuurlijk per brief naar huishoudens. Wij zullen dan zeker aandacht aan dit punt besteden, ook in de zin van kijken wat met de burens kan, maar ook dat men aan de gemeente de vraag kan stellen hoe het kan worden geregeld. De gemeente moet er immers zijn voor mensen met een beperking, ook bij onze wettelijke taak voor het inzamelen van afval. Wij zullen met Solgu bekijken hoe dat het beste in te kleden is en of men daar wijsheid heeft die wij niet hebben. Die gebruiken wij dan graag.

De heer Verschuure heeft ook vragen gesteld over het nieuwe inzamelen. Ik heb in de commissie al gezegd dat de standaardbrief die wij een aantal keren hebben verstuurd niet altijd toegesneden was op de huishoudens waar die uiteindelijk aankwam. Het was niet verstandig om huizen zonder achterom of zonder voordeur over klike's te schrijven. Dat heb ik indertijd ook gezegd. Wij zijn op dit moment met allerlei dingen bezig. De brieven worden allemaal opnieuw geredigeerd. Wij zullen het bij het uitrollen in volgende wijken anders aanpakken en zorgen dat de informatie is toegesneden is op de ontvangers. Wij passen de folders aan. Ik heb toegezegd aan het eind van het jaar in een brief uiteen te zetten wat wij allemaal doen bij de nieuwe uitrol. Ik ga komende week langs in de Vogelenbuurt. Daar zijn de bezwaren meer gericht op de restafvalcontainers en de vraag of die nu wel moeten. Dat is een besluit van de raad geweest, maar ik ga zelf kijken waar die dingen zijn bedacht en hoe verstandig dat is. Ik wil dat zelf allemaal zien. Ik zit er bovenop. Juist de constatering over vertrouwen en het resultaat dat wij beogen met het scheiden van afval en het inzamelen van grondstoffen, zijn de doelstellingen die wij willen waarmaken. Bij "Utrecht maken wij samen" heb je bewoners nodig, met de vraag waar elk soort afval heen gaat. Daar zitten wij bovenop. Wij hebben dagelijkse controles op de ondergrondse inzamelpunten. Wij kijken continu hoe de ledigingsroutes beter kunnen. Wij gaan ook experimenteren met het openzetten van containers, zodat je op bepaalde plekken het pasje niet nodig hebt. Wij maken er heel veel werk van om te zorgen dat de verdere uitrol van het nieuwe inzamelen zo goed mogelijk landt.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Heel fijn om te horen dat de wethouder er bovenop zit. Het gaat ons niet alleen om de communicatie, maar juist ook om na te gaan wat er in een buurt wel of niet kan en daarbij creatief naar nieuwe mogelijkheden te zoeken. Dus niet de standaardcontainers of het zelf weg brengen, maar ook nagaan op welke manier je dat omgekeerd inzamelen kunt vormgeven in de wijken waar geen plek is voor containers, bijvoorbeeld door minicontainers of door zakken die ergens aangehaakt kunnen worden. Kan de wethouder dat serieus bekijken?



De heer **VERSCHUURE** (D66): Ik dank de wethouder voor de beantwoording, maar wat wij echt heel graag van de wethouder willen weten, is wat hij leert van wat in Hoograven en de Vogelenbuurt is gebeurd. De situatie per wijk is anders en je wilt dus ook per wijk kijken wat het beste voor die wijk is. Het lijkt mij goed om de communicatie naar de mensen die er wonen te verbeteren, want dat is weer misgegaan.

De heer **GELDOLF** (wethouder): Ik heb gezegd dat wij de communicatie strak onder de loep nemen en dat wij, terwijl wij in het verleden keken naar een hele wijk, nu juist kijken naar buurten. Per woning moet gespecificeerd worden welke informatie daar op de mat moet landen om het zo goed mogelijk te laten landen. Alle communicatie nemen wij strak onder de loep. Dat komt ook langs mijn bureau, want ik wil zelf als inwoner ook kijken of ik het bevat als er iets in mijn brievenbus belandt. Ik heb recent in een brief geschreven hoe je zou kunnen omgaan met plastic, blik en pak en of dat in aparte zakken kan die je dan ergens aan kunt haken. Wij kijken zeker naar al die alternatieven. Het gaat erom dat wij het nieuwe inzamelen zo goed mogelijk uitrollen, passend bij een buurt, en zo veel mogelijk grondstoffen inzamelen.

Dan kom ik bij motie 185, "Voorkom verloedering in Lunetten. Ik heb even navraag gedaan naar de gemeten bewonerswaardering in Lunetten als het gaat om groenonderhoud en de staat van de openbare ruimte. Die ligt iets boven het gemiddelde stadsbreed. Dat wil ik even gezegd hebben, omdat de titel van de motie doet vermoeden dat "de zaken in Lunetten minder zijn. In heel Utrecht hebben wij op bepaalde punten achterstallig onderhoud. Dat gaat via een stadsbreed prioriteringssysteem met de middelen die wij hebben, zodat wij die zo goed mogelijk kunnen inzetten. Ik ben het met de indiener van de motie eens dat je de bewoners goed moet betrekken om te zien wat er beter kan en om te zorgen dat je onderhoud goed pleegt en daarbij de inzichten van de bewoners meeneemt. Zo hebben wij indertijd Lunetten opgezet, met veel betrokkenheid bij de inrichting van de openbare ruimte. Het dictum van de motie roept op het proces van buurtbudgetten en monitoring voort te zetten. Dat is inderdaad wat wij doen. Voorts wordt gevraagd signalen over de openbare ruimte van Lunetten te betrekken. Dat zullen wij zeker doen in de pilot in Lunetten. In de brief over de pilot hebben wij al gezegd dat wij de raad over de voortgang zullen informeren. Gelet op het dictum kan ik de motie overnemen, maar met de kanttekening over de titel.

De heer **VERSCHUURE** (D66): In dat geval kunnen wij de motie intrekken.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 185 is ingetrokken.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Ik vind dit een merkwaardig proces. Volgens mij zegt de wethouder: ofwel wij doen het al, of het is onnodig. Daarna zegt hij dat hij de motie overneemt. Dat verbaast mij enigszins.

De heer **GELDOLF** (wethouder): Ik heb gekeken wat er in het dictum stond en heb daarop een toelichting gegeven. Ik zie dat als ondersteuning van beleid bij wat wij aan het doen zijn en kan daarmee de motie overnemen. Die zaken liepen immers al.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Een punt van orde. Dit gaat niet van mijn spreektijd af. Het is wel heel bijzonder. Dit college stelt dat het ondersteuning van beleid is ...

De **VOORZITTER**: En uw punt van orde is?



De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Ik vind het bizar dat de motie overgenomen wordt. Die is gewoon overbodig.

De **VOORZITTER**: Wat is uw punt van orde?

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Ik wil daarop graag een reactie van de wethouder.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Ik heb als punt van orde dat deze inbreng alsnog van de spreektijd van de heer Bos afgaat, want het is geen punt van orde.

De **VOORZITTER**: Dat lijkt me niet verstandig, maar uw punt is duidelijk.

De heer **GELDOF** (wethouder): Wij leven in een diverse stad, dus af en toe kan de beleving van wat hetzelfde wordt gezegd anders zijn bij mensen. Daar wil ik het als commentaar op de heer Bos bij laten.

Ik kom bij de vraag van de CDA-fractie over het verenigingsdossier. Ik heb in de commissie al gezegd dat het Rijk bezig is om mijnoverheid.nl door te ontwikkelen met de zogeheten eID, een elektronische ID en een doorontwikkeling van DigiD. Daarmee wordt voor rechtspersonen, wat verenigingen zijn, de elektronische toegang tot de overheid een stuk beter. Daarin willen wij de verenigingen meenemen. Wij zijn bezig met de evaluatie van het ondernemingsdossier. Ik heb per brief al geïnformeerd over de doorontwikkeling naar mijnoverheid.nl voor bedrijven. Ik wil zorgen dat een goede digitale toegang voor verenigingen tot de gemeente gewaarborgd is in die ontwikkeling, want dan heb je één berichtenbox van de overheid en kan men heel goed bij de gemeente terecht.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Ik heb niet voor niets gevraagd om daar een termijn aan te hangen, want ICT-projecten en plannings bij de overheid kunnen wel even duren. Het lijkt mij mooi als de wethouder zegt dat wij hier binnen een aantal maanden op terug kunnen komen. Anders ben ik er voorstander van om te verkennen of wij zelfstandig iets kunnen ontwikkelen.

De heer **GELDOF** (wethouder): Laat ik u toezeggen dat ik dat meeneem in de brief die ik al heb toegezegd over de evaluatie van het verenigingsdossier. Dat zal ongeveer in januari 2017 zijn, zo schiet mij te binnen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Volgens ons is al eerder toegezegd dat die brief in het laatste kwartaal van 2016 zou komen.

De heer **GELDOF** (wethouder): Het schiet mij nog beter te binnen! De raad krijgt de brief in het laatste kwartaal 2016. Ik moet het even uit mijn hoofd doen. De raad krijgt de brief in december.

Dan kom ik bij de motie 196 "Gemeentelijk geheugen toegankelijkheid openbare ruimte" – hoe toepasselijk. Dat is een zeer sympathieke motie. Wij hebben net een nieuw meldingssysteem, waar mensen vrij makkelijk kunnen aanwijzen waar iets mis is. Dat kan ook op een telefoon of iPad. Die meldingen bewaren wij en wij willen daar snel vervolg aan geven. Wij administreren die meldingen en gebruiken die bij een herinrichting. Wij kijken welke wijsheden wij daaruit hebben opgedaan en hoe wij die kunnen gebruiken bij een herinrichting. Dat kan ik toezeggen, zodat ik de motie kan overnemen.

Dan kom ik bij motie 214 "Versterk de sociale basis met Utrechtse ambtenaren". De motie gaat over vrijwilligerswerk. Hierover zijn ook mondelinge vragen gesteld. Ik heb toen al gezegd dat het woord



“vrijwilligerswerk” al aanduidt dat het dan gaat om mensen die vrijwilligerswerk doen. Nu wordt in deze motie gevraagd om er een soort regeling van te maken binnen de gemeente. Ik kan u vertellen dat gemeentelijke ambtenaren veelvuldig bij vrijwilligerswerk betrokken zijn, bijvoorbeeld bij NLDoet. Dat dragen wij een warm hart toe, maar om nu een aparte formele regeling met de Ondernemingsraad te maken, zoals in het dictum staat, gaat te ver. Ik zal zeker ook onze IRM'er, de integraal resultaatverantwoordelijke manager, op de hoogte stellen van uw wens, als er een uitje is en hen dat leuk lijkt. Ik wil de term “vrijwilligerswerk” geen geweld aandoen en moet daarom de motie ontraden. De sympathie voor het feit dat mensen dat doen, deel ik uiteraard met de indiener.

De heer **GILISSEN** (VVD): Ik vind IRM'er een vreselijke afkorting. Wil de wethouder toezeggen een andere benaming te kiezen voor de integraal resultaatverantwoordelijke managers?

De **VOORZITTER**: Dat zijn ze op het departement niet gewend!

De heer **GILISSEN** (VVD): Op het departement noemen ze dat gewoon directeur of hoofd. Is de wethouder bereid om een andere naam te zoeken?

De heer **GELDOF** (wethouder): Daar wil ik voorlopig niet aan. Wij hebben indertijd de reorganisatie gehad en daar zaten gedachten achter. Als iemand de term niet begrijpt, licht ik die altijd even toe. Dat heb ik daarnet ook gedaan.

Dan kom ik bij motie 216, de motie “Mag het licht uit? Aan de slag met lichthinder en lichtvervuiling”. Ik heb even goed naar het dictum gekeken. Recent is ook een burgerinitiatief ingediend. Dat moet getoetst worden, daar zijn tijden en procedures voor, maar op enig moment zal dat op de raadsagenda belanden. De motie vraagt uit te zoeken wat er gedaan is. De rapportage Mogelijkheden Lichtreductie dateert uit 2013, maar ik weet niet of die in de besluitvorming betrokken is. Ik wil daar best op ingaan. In de motie staat “voor het eind van 2016 te informeren”. Ik denk dat dat iets later zal worden, want ik moet een aantal zaken op een rij laten zetten. Januari/begin februari 2017 ligt er in ieder geval een brief over de stand van zaken. Dat kan dan ook goede achtergrondinformatie zijn als het burgerinitiatief aan de orde komt. Daar probeer ik op te mikken. Met die kanttekening kan ik de motie overnemen.

Dan kom ik bij motie 220 “Behoud bescherming Utrechtse soorten”. Daarover kan ik kort zijn. Ik draag de motie een warm hart toe en ik zou die kunnen overnemen, ware het niet dat de motie een uitspraak van de raad bevat en een verzoek aan het college. Als de raad deze uitspraak doet, zullen wij van harte ingaan op dat verzoek.

Tot slot de motie 221 “Utrecht, sluit je aan bij Operatie Steenbreek”. Daarin wordt gevraagd om deel te nemen in Steenbreek. Bij deze motie heb ik warme gedachten, maar wij hebben al een intentieverklaring Ruimtelijke adaptatie in het kader van Winnet met de gemeenten Houten, Nieuwegein, Bunnik, Woerden, Stichtse Vecht, het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Intratuin, Tuinbranche Nederland en Amsterdam Rainproof om een regionale bewustwordingscampagne op te zetten over de functie van de tuin en de leefbaarheid van de stad. Die sluit aan bij de landelijke campagne “Natuurlijk! De watervriendelijke tuin!”. In samenhang daarmee gaan wij een campagne opzetten. Dan is het een beetje overbodig om dan ook nog voor € 5.000,00 aan te sluiten bij Steenbreek. De gedachte achter de motie kan ik delen, maar ik moet die qua dictum ontraden. Weet dat wij daarop in samenhang met anderen een campagne willen zetten, zodat mensen bewust zijn wat zij met hun tuin doen, zodat zij daarin zelf de juiste keuzes kunnen maken.

Daarmee ben ik aan het eind van mijn termijn gekomen.



De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Ik zal in mijn termijn eerst ingaan op een vijftal moties, te weten de moties 188, 192, 198, 212 en 215 – ik weet hoezeer de heer Schippers er prijs op stelt dat de rugnummers worden bijgehouden – en daarna zal ik ingaan op een aantal opmerkingen en vragen van de PvdA, CDA en Stadsbelang Utrecht.

Ik kan alle vijf de moties overnemen, maar wel met enkele kanttekeningen. Als eerste motie 188 “Onderzoek scenario’s van Landhuis Oud Amelisweerd”. De motie verzoekt om, als museum Oud Amelisweerd onverhoopt mocht omvallen, te zorgen voor een passende andere bestemming, in lijn met de waarde van het pand, en te zorgen voor de openbaarheid. Daartoe ben ik bereid. Dat onderzoek is acceptabel en mogelijk. Het ligt voor de hand dat het programma Cultuur in de lead is om een oplossing te vinden, allereerst met een culturele bestemming. Daarbij is uiteraard wel relevant dat de culturele bestemming een huur kan betalen die in lijn is met wat het MOA nu betaalt. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan gaan wij breder kijken. Het college vindt de openbaarheid ook heel belangrijk.

De heer **DE VRIES** (GroenLinks): Wat zegt de wethouder nu eigenlijk? Hij zegt dat hij de motie overneemt met wat kanttekeningen. Als ik die kanttekeningen op mij laat inwerken, blijft er niet heel veel van de motie over. Bovendien spreekt de motie uit dat er geen cultuursubsidie naar museum Oud Amelisweerd mag gaan en dat spreekt de wethouder nu tegen. Kan hij nog wat meer duidelijkheid verschaffen over deze belangrijke motie van mevrouw Knip?

De heer **JANSEN** (wethouder): Ik lees het dictum voor: “om samen met alle relevante betrokkenen bij het landgoed de mogelijkheden te onderzoeken naar een toekomstbestendige en realistische openstelling van het landhuis Oud Amelisweerd.” Daartoe is het college bereid. De tweede bullet luidt: “op basis hiervan verschillende scenario’s uit te werken en deze voor te leggen aan de gemeenteraad voor de behandeling van de Voorjaarsnota 2017”. Daartoe is het college ook bereid. De onduidelijkheid is dus opgeheven.

Dan kom ik bij de motie 192 “Afspraak = afspraak, ook bij middeldure huurwoningen”. Er komt een brief van het college naar de raad over dit onderwerp. Wij denken dat wij daarmee tegemoetkomen aan wat in de motie wordt gevraagd. Mijn inschatting is dat die brief de raad binnen twee weken zal bereiken. Wij nemen die motie dan ook over.

De motie 198 is getiteld “Maak van verbouwing stadhuis een voorbeeld voor de stad”. Wij zijn graag bereid om onze ervaringen met het restaureren van monumentale gebouwen en tegelijkertijd het verduurzamen van monumenten te delen met de stad. Dat doen wij volop met de succesvolle renovatie van de stadsschouwburg, die een enorme sprong heeft gemaakt op de duurzaamheidsladder. Als dat de intentie van de motie is, zijn wij daar bij het stadhuis ook graag toe bereid, zij het dat ik altijd een bescheiden broek aantrek zolang het nog niet klaar is. Wij moeten nog formeel het besluit nemen om te beginnen. Er is een koppeling gelegd tussen de binnenboel en de buitenboel. Kortom: eerst doen en daarna communiceren. Daartoe zijn wij graag bereid.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Ik begrijp dat er nog niets te vertellen valt als wij nog niet begonnen zijn, maar in de motie wordt ook gevraagd om de raad te zijner tijd te informeren hoe de stad geïnformeerd wordt. Ik neem aan dat de wethouder dat zal doen.

De heer **JANSEN** (wethouder): Zeker, maar dat is dan echt te zijner tijd. Bij de voorjaarsnota 2017 gaan wij het geld regelen voor de binnenboel. Het geld voor de buitenboel is geregeld. Dat komt van UVO, dat is geld voor groot onderhoud. Over de rest gaat de raad zelf. Daarna is er zicht op de termijn van



uitvoering.

De motie 212 is getiteld “Zicht op de torens” en gaat over de onverhuurde torens, dus torens waar geen huurinkomsten tegenover staan, zoals de Domtoren, maar ook een aantal andere monumentale torens. De motie verzoekt het college om meerjarig inzicht te verschaffen in de verwachte uitgaven en scenario's voor te leggen voor de wijze waarop de verwachte uitgaven gedekt kunnen worden. Daartoe is het college graag bereid.

Ook de motie 215 “Geluidswerende maatregelen MotorCross op Lage Weide” neemt het college over. De essentie is dat het college wordt opgeroepen om te kijken of er privaatrechtelijk een mogelijkheid is om die geluidswal voor elkaar te krijgen. Daarover zijn wij al in gesprek met partijen. De zoekrichting is dat een strook grond wordt verkocht aan een bedrijf naast de motorcross en dat de opbrengsten daarvan ingezet worden. Dat moet geregeld worden bij de behandeling van de Voorjaarsnota. Grondopbrengsten gaan in principe naar de algemene middelen en kunnen daarna bestemd worden, maar dat kan bij de Voorjaarsnota. Het is wel zo dat de business case daarmee nog niet rond is. Er is nog meer geld nodig. De zoekrichting is dat dit door de club wordt betaald. Wij denken dat het niet verstandig is dat de gemeente de investering doet, maar dat de vereniging de investering moet doen. Wij hebben niet zo'n zin om die investering te doen – dat geldt overigens ook voor andere investeringen zoals een filmhuis – waarbij het verhuurrisico aan onze kant ligt. De gemeente doet die investering niet, maar geeft wel een garantie af via de SWS. Dat doen wij altijd, ook bij clubhuizen. Dat is in lijn met ons algemene beleid.

De heer **VAN EIJDHOVEN** (VVD): Even voor de administratie: is motie 212 overgenomen door het college?

De heer **JANSEN** (wethouder): Zeker.

Dat waren de moties. Mevrouw Haage heeft erop gewezen dat volgend jaar de krachtwijkenaanpak stopt. Dat klopt, dat is het gevolg van kabinetsbeleid. Het kabinet-Rutte I is daarmee in december 2012 gestopt. Ik kan me niet herinneren dat het kabinet-Rutte II dat gerepareerd heeft. Wij investeren lokaal volop in de wijken. Recent heeft de raad daar bij de Voorjaarsnota nog een schepje bovenop gedaan voor Overvecht. Kortom: wij doen ons werk. Ik hoop dat de PvdA ook landelijk haar werk blijft doen of weer haar werk gaat doen.

Ik heb mij niet herkend in de stelling van mevrouw Haage dat deze wethouder en het college niet bereid zijn om aan te geven waar sociale huur gebouwd kan worden. Bij de behandeling van de Woonvisie heb ik gezegd dat wij voor het eind van 2016 met een groslijst van locaties komen. Ik verwacht dat die lijst op 23 november 2016 wordt vastgesteld in de update van de prestatieafspraken. Dan komen er namen achter te staan van corporaties en wordt vermeld wanneer dat productie gaat opleveren. Volgens mij doen wij keurig wat wij beloofd hebben.

Mevrouw Haage wil graag concretere aantallen hebben. De essentie is dat wij in de sociale huur van min 3.000 in het vorige college gaan naar plus 1.800 in dit college en dat de middeldure huur van 600 naar 4.400 gaat. Kortom: er is sprake van een stevige stijging. Recent heeft Cobouw een onderzoek gepubliceerd op basis van 150.000 bouwprojecten in heel Nederland over de ranking van gemeenten. Daaruit blijkt dat Utrecht in de periode 2002–2016 op de eerste plaats staat, vóór Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

De heer Van Waveren heeft erop gewezen dat het contract voor Vredenburg 40 met vier maanden vertraagd is. Dat is heel spijtig. Dat is het gevolg van het feit dat de raad eind juni gezegd heeft dat het pand niet vijf plus vijf jaar verhuurd moest worden, maar anders. Het contract lag ter tekening en door dit verzoek van de raad moesten wij opnieuw onderhandelen. Dat heeft vier maanden vertraging opgeleverd.



Dat heeft een paar centen gekost, maar het is gelukt. Ik begrijp dat de raad dat binnenkort wil bespreken en dat mag uiteraard.

De heer Bos van Stadsbelang Utrecht heeft als enige gesproken over de nieuwe ruimtelijke strategie. Ik denk dat de andere fracties er over enkele weken, op 8 december 2016, wat uitgebreider over zullen spreken. Hij heeft gevraagd waar het geld vandaan komt. Wij willen 50% van de extra middelen uit de groei van de stad inzetten voor investeringen ten behoeve van de groei van de stad. Dat lijkt mij juist in lijn met wat de heer Bos wil, namelijk een degelijke vorm van financiering. Valt de groei tegen, dan wordt er minder geïnvesteerd, en valt de groei mee, dan wordt er meer geïnvesteerd. Het ademt eigenlijk mee met het tempo van de groei.

Tot slot de claim van de heer Bos over het regelen van de sanering van de schulden van sportvereniging Nieuw Utrecht. Ik ben terughoudend geweest om daarover iets te zeggen, want voor mij is een deal pas een deal als ieders handtekening eronder staat. Dat is vanmiddag gebeurd. Ik kan melden dat er inderdaad afspraken zijn gemaakt met Nieuw Utrecht en dat zij iets meer tijd krijgt om af te lossen, in 24 maanden in plaats van in 17 maanden. Daar staat tegenover dat de vereniging afziet van een hoger beroep – dat is een pluspost, ook financieel – en dat zij vanaf volgend seizoen een extra veld gaat huren. Daarmee is het een goede deal voor beide partijen.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Ik zal aan de hand van de amendementen en moties ook ingaan op een aantal concrete vragen. Ik ga achtereenvolgens in op cultuur, welzijn en zorg en participatie.

Ten aanzien van cultuur is het duidelijk dat de raad breed het belang van de zeven instellingen voor de variatie en diversiteit van het culturele veld in Utrecht onderschrijft, de zeven instellingen die positief zijn geadviseerd door de commissie–Van Dockum, maar waarvoor nu onvoldoende geld is. Daarvan getuigen motie 189 en de amendementen 55 en 49. Daarvan getuigt overigens ook de inbreng van de heer Gilissen, die mij concreet heeft gevraagd of ik bereid ben nog eens serieus te kijken naar mogelijk overschietende middelen vanuit de reserve TivoliVredenburg. U weet allemaal dat voor de jaren 2014, 2015 en 2016 in een reservepot in totaal € 3,5 miljoen is neergelegd om tekorten over die jaren in de exploitatie van TivoliVredenburg af te dekken. Wij weten ook dat wij aan de hand van het financiële arrangement dat wij hebben getroffen na het verschijnen van het advies van de commissie–Gehrels bij de Voorjaarsnota hebben voorzien in een flinke dotatie, zodat de weerstand van TivoliVredenburg, passend in zijn groei naar het op eigen benen staan, voldoende zou moeten zijn. Ik wil er zeker naar kijken. Vanuit financieel–technisch oogpunt wijs ik erop dat formeel vrijvallende middelen uit de reserves allereerst toevloeien naar de algemene middelen. Ik kan mij echter in politieke zin voorstellen dat wij er goed naar kijken en dat wij dit straks betrekken bij de Voorjaarsnota. Ik zie het als uitgestoken hand van de VVD–fractie om bij te dragen aan een mogelijke oplossing. Het punt wordt met motie 189 duidelijk geadresseerd. Ik ben wel enigszins verbaasd dat de CDA–fractie de motie ondersteunt, gezien het feit dat in hun tegenbegroting geschoven wordt binnen de cultuurmiddelen, maar per saldo fors wordt bezuinigd. De ondertekening van de CDA–fractie wil ik opvatten als een lichte nuancering van de keuzes die zij maakt bij de tegenbegroting. Dat doet dan weer goed.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): De handtekening van de CDA–fractie heb ik vooral gezien als een heel merkwaardig voorstel van de coalitiepartijen–plus, namelijk dat het zo verschrikkelijk afgezwakt is dat zelfs de CDA–fractie er nog onder kan staan.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Zo zie je maar dat moties verschillend geduid kunnen worden.



De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Ik denk dat de waarheid in het midden ligt. Het is inderdaad een heel zwakke motie en daarom kunnen wij die ondersteunen. Wij vragen in beeld te brengen wat het betekent en hoe je er verder mee gaat. Wij vinden met de voorstellen die er liggen dat je die zeven op dit moment niet kunt laten bungelen. Je moet daar een antwoord op hebben en dat kan niet anders dan vanuit de raad komen. Hiermee geven we het college de opdracht om dat voor te bereiden. Dat is het wat ons betreft.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Het zal duidelijk zijn dat het college deze motie kan uitvoeren en kan overnemen.

Het amendement van de SP-fractie is een zoektocht naar het oplossen van het bekende probleem. Het zal duidelijk zijn dat wij het oordeel daarover aan de raad laten, omdat het gaat om een verschuiving van fractiebudgetten.

Dan kom ik bij amendement 49 "Regel nu meerjarige subsidie voor de club van 7". De dekking die daar gegeven wordt, komt terug op eerdere besluitvorming. Dat geldt voor de dekking onder 2. en onder 3., namelijk extra budget programmering TivoliVredenburg en het budget Utrecht Marketing. Daarover zijn besluiten genomen bij de Voorjaarsnota. Het zal duidelijk zijn dat het college het amendement ontraadt.

Mevrouw Haage heeft gevraagd of het geld voor de culturele voorziening Leidsche Rijn volledig zal worden ingezet voor cultuur in Leidsche Rijn. Ik kan zeggen dat het geld volledig wordt ingezet voor de culturele voorziening in Leidsche Rijn. Wij kiezen een opbouw om vanuit programmering toe te groeien naar gebouwde voorziening. Daar gaat niet een tonnetje vanaf, zeg maar, zoals wel in de dekking in amendement 49 het geval is. In 2017 willen wij de Metaal Kathedraal vanuit het flexibel budget geld toekennen. Dat betekent dat daar in de voorgestelde verschuiving een tonnetje af gaat.

De heer **POST** (PvdA): Wij regelen een structurele meerjarige subsidie voor deze clubs. Dat doet de wethouder niet en dat wordt helaas ook in de motie van de coalitie niet gedaan. Ik kom even terug op de culturele voorziening Leidsche Rijn. Die voorziening is er helaas nog niet. Daarover gaat het college nog jaren doen. Wij hebben specifiek gevraagd of bijvoorbeeld Rood Noot, in die mooie boerderij, dan ook de komende jaren gebruik kan maken van de programmering op het Berlijnplein.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Ja, Rood Noot wordt daarvoor uitgenodigd. De cultureel programmeur heeft laatst met Rood Noot gesproken. Er liggen zeker contacten met de programmering Leidsche Rijn centrum.

Dan kom ik bij motie 190 "Route naar een nieuwe Cultuurnota, onderzoek een Utrechtse BIS" Daarover hebben wij bij de nota Subsidievoorstellen gesproken. Er is alle aanleiding tot een gedegen evaluatie. Een van de punten die in de commissiebehandeling op 1 november 2016 duidelijk benoemd is en die je vandaag ook weer terugziet, is het niet aansluiten van de cyclus en het advies van de onafhankelijke adviescommissie op de P&C-cyclus, in het bijzonder op de Voorjaarsnota, waar het meerjarige geld gealloceerd wordt, of waar besluiten worden genomen over meerjarig geld. Het zal duidelijk zijn dat het college graag uitvoering geeft aan motie 190.

Datzelfde geldt voor motie 218. Daarin wordt verwezen naar voorbeelden uit Amsterdam en andere zaken, zoals jonge makers, een belangrijk gespreksthema dat wij hebben opgenomen voor de culturele toekomst van de stad. Deze motie "Creativiteit kent geen anciënniteit" gaat natuurlijk onderdeel uitmaken van de brede evaluatie van het Cultuurnotaproces.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Als motie 190 wordt overgenomen, kunnen wij die intrekken.



Mevrouw **FREYTAG** (Student & Starter): Als ook motie 218 wordt overgenomen, trekken wij die in.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat de moties 190 en 218 zijn ingetrokken.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Dan kom ik bij motie 201 "Laat cultureel ondernemers zelfstandig ondernemen". Daarin wordt een bijzondere, andere gang van zaken voorgesteld dan wij met elkaar hebben afgesproken toen wij startten met dit Cultuurnotaproces. Eens in de vier jaar vindt een toetsing plaats, ook van de instellingen die meerjarig subsidie ontvangen. Halverwege die periode vindt overigens ook nog een toetsing plaats. De criteria op basis waarvan getoetst wordt en op basis waarvan de adviescommissie haar adviezen vaststelt, geeft de raad natuurlijk zelf aan. Tot die criteria horen ook ondernemerschap en zelfverdienend vermogen. Het zal duidelijk zijn dat wij deze motie moeten ontraden, omdat die een inbreuk is op het gezamenlijk afgesproken Cultuurnotaproces.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): In de bespreking in de fractie hebben wij geconstateerd dat dit precies een onderschrijving is van het proces. De beoordeling die gevraagd wordt, gebeurt elke vier jaar door de commissie. Die kijkt elke keer of het nodig is om ermee door te gaan en, zo ja, voor hoeveel. Het antwoord is vaak "ja", maar kan ook "nee" zijn in theorie. Wij hadden eigenlijk "ja" verwacht van de wethouder. Als het "nee" is, zijn wij geneigd om de motie te steunen.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Dat is curieus. De motie draagt op om langdurige subsidierelaties met culturele ondernemers in kaart te brengen en te bezien of en onder welke condities deze relaties kunnen worden beëindigd. Daarvoor hebben wij de Cultuurnotaprocedure en de adviescommissie, die een advies geeft. Ook tussentijds hebben wij nog een visitatie van het hele culturele veld, die gedurende de vier jaar kijkt hoe het gaat en of men levert wat is afgesproken. Dat proces gaan wij straks evalueren en dan gaan wij toe naar een nieuwe periode.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): De wethouder spreekt over "nu", maar dat staat niet in de motie. Ik lees: 2021 of wanneer we weer aan de beurt zijn.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Dan is de motie volkomen overbodig. Overbodig leidt tot hetzelfde oordeel van ontraden, want op overbodigheid zitten wij natuurlijk niet te wachten.

Ik kom bij amendement 53. Ik herhaal wat ik in de commissievergadering van 1 november 2016 heb gezegd. Alle middelgrote gemeenten, in dit geval de gemeenten boven de 90.000 inwoners, subsidiëren een filmtheater in hun stad. De VNG-handreiking zegt dat zulks hoort bij de culturele taak van middelgrote gemeenten, voor zover wij die aansporing nodig hebben. Misschien heeft de heer Bos die aansporing nodig. Dat leidt er de facto toe dat er 38 gesubsidieerde grotere filmtheaters in ons land zijn, waarvan wij in Utrecht 't Hoogt hebben. Verder wijs ik op de educatieve taak. Die kan niet zonder subsidie. Wij subsidiëren voornamelijk 't Hoogt, maar wij leveren ook kleinschalige ondersteuning aan educatie-activiteiten, bijvoorbeeld van het Louis Hartlooper Complex, door middel van projectsubsidies. Het zal duidelijk zijn dat de programmering van de artistieke of bijzondere film, waar 't Hoogt in gespecialiseerd is, op die manier gewaarborgd is en dat het op prime time kan gebeuren en niet in de middaguren, waardoor er weinig kijkers zijn. Kortom: wij zullen het amendement om al deze redenen ontraden.

De SP-fractie heeft een vraag gesteld over de mogelijkheid die bij de commissievergadering aan de orde is geweest dat 't Hoogt mogelijk langer op zijn plek zou blijven zitten. De raad weet dat wij een aanvullende voorwaarde hebben gesteld, namelijk dat voorjaar 2017 't Hoogt komt met een aanvullend



inhoudelijk en financieel plan en dat wij dat dan zullen beoordelen. Het plan is tijdig beschikbaar voor de Voorjaarsnota. Ik ben daar optimistisch over, want ik weet dat 't Hoogt samen met het Nederlands Filmfestival bezig is aan het opzetten van een nieuw centrum voor beeldcultuur, waar ook gaming en animatie een plek kunnen krijgen. Men mikt dus niet op een verhuizing, maar veel meer op een vernieuwing. Dat zou een mooie bijdrage kunnen zijn aan het culturele veld in Utrecht. Ik heb begrepen dat, als er perspectief is op zo'n ontwikkeling en als 't Hoogt in die situatie nog een jaartje langer zou moeten blijven, men van de huisbaas die mogelijkheid in zo'n geval wel zou kunnen krijgen. Daarover gaan wij allemaal spreken als dat aanvullende plan er is, in het voorjaar van 2017.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Het is voor de VVD-fractie geen ramp als de nieuwe huisvesting van 't Hoogt een stuk goedkoper is dan waar het nu zit, zodat het minder subsidieafhankelijk kan zijn. Dat geef ik alvast maar mee voor het proces.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Met betrekking tot de VNG-voorschriften zeg ik: whatever. Er is een alternatief. Er is een andere partij die het gratis wil aanbieden. We zijn werkelijk gek als wij € 410.000,00 subsidie geven aan een partij terwijl een andere partij het gratis wil aanbieden. Dat is enigszins geshuffeld.

De **VOORZITTER**: Dat verstaan wij niet.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Ik hoop juist duidelijk gemaakt te hebben dat een andere partij dat niet wil en dat niet kan aanbieden, en dat de educatiekwaliteiten van 't Hoogt door de commissie-Van Dockum zeer gewaardeerd worden. De heer Van Schie val ik bij dat het college in zijn besluitvorming rond de nota Subsidievoorstellen heeft gezegd dat het primair moet gaan om de programmering en niet om de huisvesting. Wij weten dat de huisvestingslasten van 't Hoogt op dit moment een behoorlijk deel uitmaken van het totale plaatje. Ik moet amendement 53 dus ontraden.

Tegen mevrouw Haage zeg ik nog dat de brief die ik heb toegezegd over het prioritaire thema "Diversiteit in cultuur" dit jaar nog komt. Dan gaan wij echt een start maken. Afgelopen weekend hebben wij al een bescheiden start gemaakt met de Denkkraachtcentrale, maar wij gaan dat binnenkort ook met het hele culturele veld doen. De raad hoort daar binnenkort over.

*(De heer Van Zanen draagt het voorzitterschap van de vergadering over aan mevrouw Ferket.)*

Over het Podium Pauwstraat kan ik tegen mevrouw De Boer zeggen dat wij na besluitvorming hier vanavond direct morgen willen beginnen met gesprekken en onderzoek in het culturele veld naar andere gegadigden voor het podium. Dat doen wij in nauwe afstemming met de UVO.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Wij zouden het op prijs stellen als het onderzoek niet ten koste gaat van het flexibele budget dat al zo enorm is uitgekleed. Graag een toezegging van de wethouder.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Dat kan ik de heer Van Schie ook nog toezeggen. Wij gaan dat vanuit de frictiebudgetten doen. Dat vinden wij geëigend, want het gaat over overgang en frictie, dus geen belasting van het flexibele budget.

Dat was het blokje cultuur.

De **VOORZITTER**: De burgemeester wil straks ook nog spreektijd. Mag ik u wat aansporen?



De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Ja, ik moet sneller. Ik hoop dat dit lukt. Ik ga het proberen. Ik kom bij motie 181 "Behoud extra capaciteit buurtteams sociaal en project vroegsignalering bij schulden". Het is altijd mooi om te zien dat de oppositie heel lovend is over een pilot, in dit geval de vroegsignalering bij schulden. Toch is het nog maar een pilot in twee buurten: Kanaleneiland-zuid en Overvecht-Spoorzoom. Wij willen dat evalueren voor de zomer van 2017. Wij hebben budget voor 2017 voor extra capaciteit bij buurtteams, bij U centraal en bij Werk en Inkomen en kunnen daarmee de projectleiding financieren die een voorbereiding kan maken voor een stedelijke aanpak, volgend op die evaluatie. Wij willen het in die volgorde doen. Dat lijkt ons verantwoord. Daarmee ontraden wij motie 181.

Dan kom ik bij motie 182 "Steun voor mantelzorgers". Mevrouw Haage loopt hard en ik heb in de commissie al gezegd dat ik haar voorstel sympathiek en goed vind. Wij hebben intussen ons licht opgestoken in Leeuwarden en hebben gezien dat de gemeente daar een bijdrage levert in faciliterende zin en dat het initiatief zeer gedragen wordt door zorgaanbieders. Die partijen hebben wij in Utrecht nog niet te pakken. Wij zijn dus nog niet zo ver dat wij het echt gaan doen. In Leeuwarden gaat het niet om veel gemeentelijk geld. Dat is geruststellend nieuws. Het gaat vooral over het proces en over faciliteren. Wij kunnen ons bestaand budget meer wijkgericht inzetten. Ik zie het dictum, om bij de Voorjaarsnota 2017 erop terug te komen, vooral als een bepaling van tijd en niet zozeer als een vaststelling dat wij nu al weten dat er geld bij moet. Ik laat het oordeel aan de raad.

Tegen mevrouw De Boer zeg ik over de ombudsachtige functie dat er nog deze maand een brief naar de raad komt en dat er in het eerste kwartaal van 2017 een gesprek met de stad zal plaatsvinden met deskundigen, cliëntvertegenwoordigers en anderen.

Dan kom ik bij motie 186 "Laat laaggeletterden niet links liggen". Ik wijs erop dat de richting die wij hebben ingeslagen na de rijksbezuiniging van 8% – in totaal gaat het om € 28.000,00 per 2018 – en volgend op een eigen gemeentebezuiniging die eerlijk gezegd nog een beetje groter is, de koers hebben ingeslagen om met het enorme vrijwilligerspotentieel en de vrijwilligersinzet met professionele begeleiding veel mensen te bereiken. In de motie staat terecht "1.000 taalvrijwilligers en 3.000 deelnemers als doelstelling voor dit jaar". In de begroting staat er nog niets over, maar in de brief die wij in april hebben gestuurd en die helaas niet is geagendeerd in de commissie hebben wij aangekondigd dat wij in december met die cijfers komen. Een van de dingen die wij doen, is dat "Taal doet meer" nu actief in gesprek is met al die taalvrijwilligers die zich het afgelopen jaar met de grote instroom van asielzoekers als nieuwe vrijwilligers hebben gemeld. De gemeente ondersteunt dat proces. Eet mee! is erbij betrokken, evenals Present en de Vrijwilligerscentrale Utrecht. Wij zijn optimistisch over het kunnen vasthouden van die vrijwilligers en wij willen die richting verder inslaan: vrijwilligersinzet gecombineerd met professionele ondersteuning. Volgens mij heeft collega Kreijkamp vanwege de dekking deze motie al ontraden.

Mevrouw **TIELEN** (VVD): Ik heb toch een vraag over de cijfers. Wethouder Diepeveen zegt dat het om € 28.000,00 gaat. Wethouder Kreijkamp heeft uitgelegd dat van de € 5,7 miljoen die nu nog in passende aanvullende zorg staat € 2,9 miljoen voor andere dingen beschikbaar is gesteld. Dan vraag ik mij toch af wat het probleem van de dekking is. Ik zie dan bijna € 3 miljoen versus € 28.000,00.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Wij snappen het probleem ook niet. Wij vragen om een voorstel bij de Voorjaarsnota en een voorstel om het aan te vullen. Wij geven een zoekrichting mee waar het gevonden zou kunnen worden. Wij zien echt het probleem niet. Als het niet kan, zullen wij het voorstel op dat moment op zijn merites beoordelen en dan spreken wij elkaar bij de Voorjaarsnota opnieuw.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Ik zou graag zien dat wij elkaar de hand kunnen reiken. In



december komen wij met die rapportage. Dan weten we hoe het beeld is en of we onze doelen halen of niet. In de overwegingen worden de doelen aangehaald en er wordt gezegd dat wij niet weten of het goed gaat. Dat weten wij inderdaad nu niet, maar volgende maand wel. Als wij daaropvolgend nog eens goed met elkaar nagaan of het goed gaat en of wij extra dingen moeten doen, lijkt mij dat eerlijk gezegd de goede richting. Ik kan over het Wmo-budget nog heel veel zeggen, maar wij moeten één ding heel goed beseffen. Dit jaar hebben wij extra geld uitgetrokken voor HbH voor Overvecht. Volgend jaar hebben wij, zie de septembercirculaire, te maken met een korting van € 3 miljoen op de middelen die wij als Utrecht kunnen besteden en hebben wij ook € 2 miljoen extra voor de HbH. Het financiële kader van het Wmo-budget zal dus € 5 miljoen minder zijn. Het wordt dus krap.

Motie 213 gaat over de aanpak van eenzaamheid. Eenzaamheid komt binnen heel veel andere aanpakken aan de orde: dagbesteding, buurtteams, buurtnetwerken, sociaal makelaars, noem maar op. Er is weinig in het sociaal domein dat niet direct of indirect relateert aan eenzaamheid. Ik laat het aan de raad over of hij dit extra accent wil leggen.

Dan kom ik bij amendement 54 “Wachtlijsten voor dak- en thuislozen verdienen meer aandacht”. Wij zijn samen met de instellingen bezig om doelstellingen te formuleren. In december zal een werkgroep een voorstel doen aan de NEMO-directeuren en aan mij als wethouder. De norm wordt zo veel mogelijk afgestemd op de situatie van de verschillende doelgroepen, die niet bij alle doelgroepen gelijk is. Opvang is bijvoorbeeld een heel andere kwestie, ook als het gaat om wachttijden, dan realistische wachttijden bij GGZ-klinieken of begeleid wonen. Het lijkt mij goed dat wij een voorstel doen voor een norm op basis van het advies van de werkgroep en nu nog niet een generieke norm met elkaar afspreken. Ik ontraad het amendement.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Wanneer krijgen wij het advies van de werkgroep?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): In december. Er gebeurt veel in december.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Dat is heel mooi. Kan dat dan wel als norm gelden voor volgend jaar? Bij de Voorjaarsnota kunnen wij zien hoe wij staan bij die norm. Dat is de achterliggende gedachte bij dit voorstel.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Misschien kunnen wij het nog meenemen in de voortgangsbrief in december. Anders komt het op een andere manier naar de raad. Dan moeten wij maar kijken of dat zich leent voor opname in de programmabegroting of niet. Dat is natuurlijk de vraag. Als je met een gedifferentieerde norm gaat werken, is het misschien niet de meest geschikte manier om dat in de programmabegroting te doen. Dat kun je dan veel beter in dashboards doen of andere dingen die wij in het sociaal domein aan het ontwikkelen zijn.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Ik trek het amendement in, na de toezegging dat wij voor december een voorstel of brief krijgen met het gedifferentieerde voorstel van de werkgroep.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): In december, niet vóór december. Dat is goed.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat amendement 54 is ingetrokken.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Dan kom ik bij de motie 184 “Participeren doen wij samen”. Dat is ook zo. Je kunt kennelijk heel verschillend kijken naar de resultaten van participatie, want tegenover de



lange lijst die de PvdA-fractie naar voren schuift met projecten waar participatie volgens haar mislukt is, kan ik een lijst stellen van projecten die volgens ons maar ook volgens de participanten succesvol zijn geweest. Uit de landelijke benchmark burgerparticipatie blijkt dat Utrecht het op het vlak van de participatie zeker niet slecht doet. Voor het eind van het jaar wordt de raad geïnformeerd over de wijze waarop het college de vernieuwing van de wijkparticipatie wil vormgeven, de beroemde motie 155 van mevrouw Scholten. Daarbij besteden wij ook aandacht aan kaders, aan de participatieladder en aan participatieniveaus.

Mevrouw **DIBI** (PvdA): De motie waaraan de wethouder refereert, gaat niet zozeer over participatie an sich, maar over het bereiken van verschillende doelgroepen. Dat is eigenlijk iets anders. Natuurlijk gaan er dingen goed. De wethouder hoort ons niet zeggen dat er dingen niet goed gaan, maar het zijn wel 23 projecten en dat zijn er 23 te veel. Het enige wat wij in de motie vragen, is om van tevoren duidelijk te zijn naar bewoners waar zij wel en niet invloed op kunnen hebben. Ik zou niet weten waarom de wethouder daartegen zou zijn.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Ik zou er bijvoorbeeld tegen kunnen zijn omdat de motie dan overbodig is.

Mevrouw **DIBI** (PvdA): De motie is niet overbodig, want het gaat nu niet goed in die 23 gevallen. Die lijst is nog veel langer. Het enige wat wij vragen is om te zorgen dat de gemeente in ieder geval bij een traject duidelijk is. Als dat traject niet goed gelopen is, en dat kan gebeuren, kun je er aan het eind nog eens een gesprek aan wijden en daarvan leren. Meer vraag ik niet.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Dat doen wij ook. Door zo'n litanie en zo'n lange lijst aan toe te voegen, maakt de PvdA-fractie het niet heel aantrekkelijk voor ons om de motie over te nemen.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Dezelfde gedachte becroop ons een beetje. Op basis van de tekst van de motie dachten wij: goed plan, wie kan daar nou tegen zijn? Maar naar onze mening staan er in de lijst ook projecten waarover van tevoren niet zozeer onduidelijkheid was over waar men invloed op had, maar waarin bewoners niet hebben gekregen wat zij graag zouden willen. Dat is iets anders. Mevrouw Haage zei al dat "nee" ook een antwoord is. Alleen accepteert niet iedereen dat.

Mevrouw **DIBI** (PvdA): Dat is precies het punt. Daar gaat het onder andere ook fout. Wees duidelijk en zeg gewoon "nee". Als we steeds maar over lijsten spreken, hebben wij het over de vorm terwijl wij het over de inhoud moeten hebben.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Dat ben ik helemaal met mevrouw Dibi eens. Ik denk dat wij dat aan het eind van het jaar heel goed kunnen doen bij de vernieuwde wijkparticipatie. Dan staat er heel veel op een rijtje, ook over succesvolle en minder succesvolle projecten. Dan kunnen wij er goed over spreken.

Ik kom bij de laatste motie, motie 206 "Participatie anno 2016 is ook online". Ik heb in de commissie toegezegd dat wij de raad voor 1 januari 2017 zullen informeren over Youmee.nl, een fenomeen in ontwikkeling. In deze motie wordt veel meer gevraagd en dat gaat best ver. Wij kunnen zeker uitzoeken wat technisch mogelijk is om verordeningen online ter beschikking te stellen met een optie van reageren, maar omdat de gemeente bij het publiceren van dit soort stukken ook gebruik maakt van landelijke websites als overheid.nl hebben wij tegelijkertijd niet overal invloed op. Misschien kunnen wij elkaar vinden als ik toezeg dat wij hier goed naar gaan kijken. Wij moeten ook goed bepalen hoe ver het



reikt. Als ik lees “verordeningen en eventuele andere stukken”, kan het breder of smaller opgevat worden. Het lijkt mij goed om daarover in commissieverband nog eens te spreken.

De heer **GILISSEN** (VVD): Volgens mij hebben wij daartoe een poging gedaan. De VVD-fractie en ook anderen willen graag dat een instrument als internetconsultatie wordt gebruikt. Het college is voornemens een verordening vast te stellen. Die legt men een aantal weken ter inzage en mensen kunnen dan via internet reageren. In dat stadium willen wij het instrument vooral gebruiken, dus niet zozeer als het klaar is. Het lijkt mij het beste om verder te praten op basis van een voorstel. Als de wethouder kan toezeggen dat hij de gedachten die het college daarover heeft verder uitwerkt en een brief naar de commissie stuurt, lijkt mij dat een prima aanknopingspunt voor een debat. Kan hij dat toezeggen?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Dat zeg ik graag toe. Ik ben klaar met mijn beantwoording.

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Voorzitter! Mijn excuses dat ik traditiegetrouw in niet-bestaande tijd spreek.

Alle fracties die vandaag over gemeenschappelijkheden, verbinding en gebondenheid hebben gesproken, spreken naar mijn hart en naar het hart van het hele college. Mevrouw Haage, nog één zin over Overkapel. Ik ben ervan overtuigd dat u het eens bent met de inzet daar, maar het is niet alleen repressie, want dat zou zinloos zijn. Er gebeurt daar veel meer.

Dan kom ik bij motie 194. De raad stelt het Integraal Veiligheidsplan vast. Dat gaat nogal ver. Wij hebben daarin prioriteiten vastgesteld. Ieder halfjaar krijgen wij cijfers tot achter de komma. De laatste keer dat wij er in de commissie over spraken, heeft de heer De Vries naar aanleiding van een onderwerp gevraagd of het een beetje bijgesteld kon worden en of tijdens de wedstrijd de spelregels konden worden gewijzigd. In het eerste kwartaal 2017 komt de tussenevaluatie van het Integraal Veiligheidsplan. In de motie lijkt het alsof wij dat niet doen, maar dat vind ik onzin, want wij zijn daar heel scherp in en de raad zit wel degelijk aan het roer. Er is terecht iets gezegd over het handavingsprogramma. Ook daarover hebben wij in de laatste commissievergadering gesproken. Dat komt er snel aan. Ik nodig de raad uit om er, in tegenstelling tot de laatste twee jaar, nu echt even in samenhang over te spreken. De motie vind ik prima, maar ik wil niet de indruk wekken dat het college niet spreekt over integrale veiligheid. Dat doen wij zeer uitvoerig en soms tot vervelens toe, zo heb ik wel eens het idee.

De **VOORZITTER**: Dus u ontraadt de motie?

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Ja, ik heb geen behoefte om de motie over te nemen. Dat vind ik onrecht doen aan het proces dat raad en college met elkaar lopen over dit onderwerp.

Dan kom ik bij de moties 203 en 204. Ook daarover hebben wij in de commissie tweemaal uitvoerig gesproken. Ik kan wel toezeggen om het te onderzoeken of nog een keer op een rijtje te zetten, maar dat ben ik niet van plan. Er is sprake van een volwaardig politiebureau in Leidsche Rijn, net zo goed als in de Kaap Hoordreef en de Marco Pololaan. De politiezorg is adequaat. Noch in de cijfers noch in de dienstverlening helpt het ons iets. Het kost heel veel capaciteit om te openen en het maakt het niet veiliger. Ik ontraad de motie 203. Dat geldt ook voor motie 204. Als je kijkt naar de aard van het werk maakt de verhuizing van VTH naar het stadskantoor het juist mogelijk dat er snel en flexibel kan worden ingespeeld op wensen uit alle wijken. Dat leveren wij ook en daar zijn getallen van. Denk ook aan de inzet voor de Haarrijnse Plas. VTH is aanwezig in Leidsche Rijn en ook in Vleuten-De Meern. Wij hebben wijk-boa's ingesteld. Het levert niets op aan service en dienstverlening om daar een dependance te vestigen.

Over amendement 50 heeft men de wethouder Financiën gehoord. Technisch kan het. Het is



eenmalig geld, maar dat is op zich te organiseren. We hebben vooroverleg gehad en er is ook technisch overleg geweest. De CDA-fractie was eerst nog van plan om ook voor 2018 € 300.000,00 af te romen. Dat staat nu niet in het voorstel. Dat vind ik heel verstandig. Het succes van Utrecht heeft nu als nadeel dat wij straks met de ijkpuntscores slecht scoren en dus meer moeten gaan bijdragen: grote aantallen wooneenheden erbij en ook in de sfeer van de zorg veel eenheden. Het gaat ons een hoop geld kosten. Dat geld heb ik dus hard nodig. Technisch kan ik het amendement niet ontraden en van het college hoefde ik ook niet te zeggen dat ik het helemaal niks vind dat u er een beetje bij doet bij het toezicht, want dat krijg ik niet zo makkelijk uit mijn mond. Ik laat het oordeel aan de raad, maar wij hebben dit geld straks hard nodig om zonder al te veel gedoe aan de ijkpuntscores te voldoen. Verder zijn de overwegingen die gegeven zijn buitengewoon interessant.

De heer **EGGERMONT** (SP): Vindt de burgemeester de keuzes die worden gemaakt om de € 600.000,00 te alloceren de meest noodzakelijke keuzes? Of kan hij ook nog wel andere dingen verzinnen voor die € 600.000,00?

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Nu ga ik bijna te ver. Het is oordeel raad. Mocht de raad dit amendement aannemen, dan vind ik dat er het afgelopen jaar wel meer dingen langs zijn gekomen en dat experimenteel de middelen integraal bij het handhavingsprogramma kunnen worden ingezet. Ik wil daar echter niet op vooruitlopen. Ik heb gezegd dat het vanuit de positie van openbare orde en veiligheid niet verstandig is dat deze meevaller zo maar weggegeven wordt. Volgend jaar heb ik die immers weer veel te hard nodig.

Dan kom ik tot slot bij de autobranden, waarover de heer Gilissen heeft gesproken en eerder in de commissie mevrouw Rajkowski. Er is sprake van grote urgentie. Zie de aanpak rond de jaarwisseling. Het lek is niet boven, want anders zou de vraag niet gesteld worden. Dat vind ik vreselijk, maar wij zitten er bovenop. Wij hebben de best practices met Ede en Alkmaar besproken. In december kom ik met een brief over het thema autobranden, maar het lek is nog niet boven en de urgentie is er. Het gegeven oordeel neem ik niet voor mijn rekening, maar ik vind het laf en levensgevaarlijk, omdat die autobranden soms leiden tot situaties in de nabije omgeving die levensbedreigend zijn.

De **VOORZITTER**: Wij zouden nog even terugkomen bij mevrouw Van Hooijdonk.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Ik moet zeggen dat dit enigszins onverrichterzake is. Het is ons niet gelukt om in deze periode op een rijtje te krijgen hoe de stromen in de parkeerexploitatie precies lopen. Ik denk dat de heer Van Waveren de vinger op de zere plek heeft gelegd. Het moet of de notatie zijn die niet helemaal volledig is of er stroken dingen niet met elkaar in technische zin. Het is in deze korte tijd niet gelukt om dat helder te krijgen. De heer Van Waveren heeft concreet gevraagd of een reserve in het rood kan komen. Dat is niet het geval. Bij de Voorjaarsnota hebben wij een hele exercitie gedaan om de reserve Bereikbaarheid niet in het rood te laten komen. Dat is ook in dit geval zo. Veel verder dan dit kom ik nu niet. Ik zal de raad later informeren.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Ik constateer uit de cijfers die ik bij de voorbereiding van dit debat van de ambtelijke organisatie heb gekregen dat het aan het eind van deze periode met alle verplichtingen die het college erop heeft gelegd of heeft voorgesteld, uiteindelijk in het rood loopt, maar dat er de komende jaren nog heel veel ruimte is. De vraag is dus wanneer je gaat bijsturen. Ik constateer dat het dekkingsvoorstel in de motie van de CDA-fractie gezien de orde van het bedrag absoluut niet gekker is dan het voorstel van het college bij de Voorjaarsnota om € 1,4 miljoen uit te trekken. De dekking is wat



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

129

mij betreft solide. Inhoudelijk zullen wij het niet eens worden over de blauwe zone. Misschien lukt dat volgende week. Ik zou graag op korte termijn een memo hierover ontvangen.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Dat laatste heb ik al toegezegd. Ergens gaat er iets niet helemaal goed: ofwel de notatie ofwel inhoudelijk. Dat moeten wij natuurlijk met elkaar delen. Als er inhoudelijk iets mis gaat, moeten wij dat oplossen.

De **VOORZITTER**: Ik wil graag inventariseren of er nog amendementen of moties worden ingetrokken.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Op dit moment nog niet; ik heb met mijn fractie een schorsing nodig om een aantal zaken te bespreken.

Mevrouw **FREYTAG** (Student & Starter): Motie 219 is overgenomen, dus die kan ik intrekken.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Ik was van plan het in tweede termijn te doen, maar het kan ook nu. Motie 196 is overgenomen en wij trekken die in. Hetzelfde geldt voor motie 198.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Ik breng alle moties en amendementen in stemming, behalve motie 200. Die trek ik in. Ik zal bij de Voorjaarsnota zien of ik die nogmaals indien.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat de moties 196, 198, 200 en 219 zijn ingetrokken. Er is een schorsing gevraagd.

De heer **GILISSEN** (VVD): Ik wil graag inventariseren of er behoefte is aan een schorsing na de tweede termijn van de raad. Ik hoor nu dat wij dat nog wel zien. In dat geval stel ik voor nu een kwartier te schorsen.

De **VOORZITTER**: Wij gaan proberen het in een kwartier te doen.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

*(Bij heropening van de vergadering heeft mevrouw Ferket het voorzitterschap van de vergadering overgedragen aan de heer Van Zanen.)*

Na heropening van de vergadering spreekt de **VOORZITTER** als volgt:

Dames en heren! Wij zijn toegekomen aan de tweede termijn van de raad. Met enige ootmoed doe ik een beroep op uw geduld, maar ik wijs ook op de spreektijden.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik dank het college hartelijk voor de beantwoording.

In feite hebben wij geen reactie gekregen op motie 179. Ons plan gaat over additionele arbeid, dus geen verdringing, maar aanvullend extra werk. Er zijn vele klachten over de openbare ruimte, dus wij hebben bedacht dat dit het kan zijn. Het kan ook veel breder op allerlei andere werkzaamheden in de stad. Ik heb ook het onderwijs genoemd. Nu kwam er een reactie over hoe het werkt bij het groen. Ik denk niet dat dit helemaal recht doet aan het plan wat achter onze motie zit.

Motie 180 trekken wij in. Het is fijn dat ook in het Lokaal Economisch Fonds nu aandacht komt voor



mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Na drie keer is het dan toch gelukt.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 180 is ingetrokken.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Motie 181 zien wij graag in stemming gebracht. Wij vinden het belangrijk dat de capaciteit bij de buurtteams ook echt gecontinueerd wordt, zodat de mensen niet blijven bungelen. Wij willen niet de onderzoeken afwachten en tot die tijd de capaciteit maar een beetje bij elkaar schrapen.

Motie 182 over de mantelzorgers is bijna overgenomen. Ik vind de interpretatie van de wethouder prima. Hij liep misschien wel harder dan ik, want hij is al in Leeuwarden geweest en ik nog niet. Top! Wij laten het oordeel over de motie aan de raad. Op de dag van de mantelzorg zou het mooi zijn als onze raad een steuntje in de rug geeft en dat wij bij de behandeling van de Voorjaarsnota bekijken wat er in onze stad mogelijk is.

Wij hebben het ook gehad over voorzieningen voor jongeren. Het is soms lastig als je een motie nog niet hebt ingediend in de eerste termijn, want dan heb je misschien net niet het goede gesprek erover. Ik dien de motie daarom alsnog in, samen met de D66-fractie. De motie luidt als volgt.

#### **"Motie 224.**

##### **Voldoende voorzieningen voor jongeren**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van de ontwerp-programmabegroting 2017,

Constaterende dat:

- Er in de afgelopen jaren veel minder jongerenvoorzieningen zoals buurthuizen, jeugdhonken, activiteiten etc. zijn;
- Er op diverse plekken in onze stad (zoals Lombok Oost en Overkapel) veel overlast ondervonden wordt door groepen jongeren;
- Er naast repressie meer ingezet moet worden op preventie van overlast.

Overwegende dat:

- Zowel jongeren, als bewoners en ondernemers aangeven dat er te weinig jongerenvoorzieningen in bepaalde buurten zijn;
- Jongeren graag iets voor hun wijk willen betekenen en hierover in gesprek willen;
- Oplopende spanningen kunnen gaan escaleren omdat problemen niet aangepakt worden;
- Met meer inzet op jongerenwerk (bijvoorbeeld jeugdhonken) kan de overlast worden teruggedrongen en toekomstig overlast worden voorkomen.

Draagt het college op:

- Om in samenspraak met jongerenorganisaties, (school) jongerenwerk en jongeren te onderzoeken welke jongerenvoorzieningen nodig zijn in de wijken waar overlast wordt veroorzaakt door jongeren;
- De raad uiterlijk bij de Voorjaarsnota 2017 te informeren over de uitkomsten en concrete acties hiervan.

En gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mevrouw Dibi en mevrouw Podt.

Ten slotte een compliment voor het overnemen van motie inzake de tweedeling in het onderwijs. Misschien hadden wij de verkiezing van Trump ervoor nodig, zei ik al gekscherend, maar ik zie dingen veranderen hier in de raad en dat is mooi en positief.



De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! Ik vraag me af of de PvdA-fractie de wethouder van Financiën heeft gehoord. Ook vraag ik mij af of de PvdA-fractie amendement 44 intrekt, aangezien haar tegenbegroting niet op deze manier naar de provincie gestuurd kan worden. Het laatste jaar eindigt immers met een min van ruim € 1,5 miljoen.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Ik heb alle kritiekpunten van de wethouder goed gehoord. Wij hebben het met Financiën overlegd. Dit kritiekpunt hebben wij toen niet gezien. Wij staan vooral voor de inhoud van de tegenbegroting. In die zin blijven wij achter al de daarin genoemde voorstellen staan. Een volgende keer zullen wij daar zeker secuurder naar kijken.

De heer **EGGERMONT** (SP): Dat vind ik toch wel vreemd, want nu blijft er iets staan waar wij niet voor kunnen stemmen. Is de PvdA-fractie in ieder geval bereid om de volgende keer bij het opstellen van haar tegenbegroting als voorbeeld te kijken naar de tegenbegrotingen die de SP-fractie in het verleden heeft ingediend?

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Ik ben blij dat de SP-fractie overwogen heeft om met onze tegenbegroting in te stemmen. Top! Zoals ik net zei, zullen wij in het vervolg secuurder kijken naar het advies van de ambtenaren – ook dat hebben wij ingewilligd en op een heel aantal punten gevolgd, maar dit punt is ertussendoor geglipt. Dat zullen wij de volgende keer gewoon beter doen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik begin met de door ons ingediende motie 187 over het persoonsgebonden budget. Wij willen graag dat het college onderkent dat de inzet van het PGB een volwaardig alternatief kan zijn voor zorg in natura. Wij zijn ervan overtuigd dat het college voldoende zorg inkoop en ingekocht heeft en een voldoende divers aanbod biedt, maar het oordeel daarover is natuurlijk aan de cliënt. Wij willen graag dat als een cliënt van mening is dat het aanbod via de gemeente of zorg in natura niet helemaal passend is, die cliënt er dan over wordt geïnformeerd dat het PGB een alternatief kan zijn. Dat is in feite de toezegging die wij in onze motie vragen. Wij hebben die toezegging nog niet zo hard gehoord vanuit het college. Daarom handhaven wij motie 187 vooralsnog.

Wij zijn blij dat motie 185 over de openbare ruimte in Lunetten is overgenomen. Daarom hebben wij deze motie ingetrokken.

Wij hebben een motie inzake laaggeletterdheid ingediend, motie 186. Naar aanleiding daarvan heeft de wethouder gezegd dat hij in december zal komen met een onderzoek. Ik weet dat de griffier dit geen mooie vorm vindt, maar wij willen de motie graag aanhouden. Wij willen de motie dus niet intrekken of in stemming brengen. Laat de wethouder eerst maar eens komen met zijn rapport in december en dan kunnen wij bekijken hoe de vlag ervoor staat. Zo nodig kunnen wij de motie dan alsnog in stemming laten brengen.

De heer **VOORZITTER**: De heer Bos heeft vanmiddag gezegd: ik wil de motie eigenlijk niet intrekken, maar aanhouden, dus ik doe net alsof ik de motie aanhoud, maar voor vandaag trek ik haar in. Ook de heer Verschuure zou iets dergelijks kunnen doen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! In dat geval dienen wij de motie in december, als wij het hierover gaan hebben, gewoon nog een keer in.

De heer **VOORZITTER**: Prima.



De heer **VERSCHUURE** (D66): En wij hebben ook nog twee keer in de maand de gelegenheid om een actuele motie in te dienen.

De heer **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 186 is ingetrokken.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Vervolgens een opmerking over de moties over de culturele instellingen. Onze motie 190 over de Cultuurnota en de evaluatie daarvan hebben wij ingetrokken omdat die is overgenomen. Ook motie 188 over Oud Amelisweerd is door de wethouder overgenomen, maar toch vinden wij het van groot belang om een signaal naar het Museum Oud Amelisweerd af te geven. Om die reden zien wij motie 188 graag in stemming gebracht.

Hetzelfde geldt voor motie 189 inzake de zeven instellingen. Wij hebben de wethouder heel goed gehoord. Desalniettemin vinden wij het belangrijk om in de richting van de instellingen het signaal te geven dat wij er heel graag voor willen zorgen dat er bij de behandeling van de Voorjaarsnota een passende oplossing komt. Ook die motie zien wij dus graag in stemming gebracht.

Wij zijn blij met het lobbytraject van mevrouw Van Hooijdonk in de richting van Den Haag voor een station op het Science Park. Wij zijn heel benieuwd wat daar uitkomt. In de komende weken of maanden helpen wij graag mee om dat te verbeteren, als dat nodig mocht zijn.

Ik dien nog een motie in over digitaal burgerschap. De wethouder van Onderwijs adviseerde niet positief op onze opmerkingen daarover en wilde geen toezegging doen. Bij dezen dien ik de motie toch in.

#### **"Motie 225**

##### **Motie 101 Plus, digitaal burgerschap**

De gemeenteraad van Utrecht in vergadering bijeen op 10 november 2016 ter bespreking van de Programmabegroting 2017;

Constateerende dat:

- Motie M 2015/101 het College vraagt binnen de programma's onderwijs, bibliotheek en volwasseneducatie, welzijn en zorg en Werk en Inkomen expliciet aandacht te besteden aan de digitale vaardigheden van Utrechters;
- Vrijwel geen aandacht is besteed aan kinderen en Jongeren, waardoor er ten dele uitvoering is gegeven aan deze opdracht;
- Een van de doelstellingen van de Utrechtse Onderwijs Agenda 2014 – 2018 is om kinderen zoveel mogelijk bagage mee te geven om hun kansen op een betekenisvolle toekomst te vergroten en een goede start op de arbeidsmarkt te maken;
- Dat in de Programmabegroting 2017 met 'burgerschap' niet altijd 'digitaal burgerschap' wordt bedoeld;

Overwegende dat:

- In het advies van het Platform Onderwijs 2032 wordt geconstateerd dat werken en leren in de digitale wereld, met nieuwe technologieën en mediawijsheid tot de kern van het toekomstgericht onderwijs behoren;
- Digitale vaardigheden en mediawijsheid steeds belangrijker worden om kinderen en jongeren weerbaar te maken in de digitale wereld;
- Er steeds meer vraag is van ouders naar media opvoedingsvoorlichting, maar dat de financiële middelen daarvoor ontoereikend zijn;

Spreekt als zijn wens uit:

- Binnen de programmaonderdelen Onderwijs, Maatschappelijke Ondersteuning, Jeugd,



Volksgezondheid en Veiligheid als onderdeel van het lopende beleid expliciet aandacht te besteden aan digitaal burgerschap, digitale vaardigheden en mediawijsheid van jongeren;

Draagt het college op:

- Digitaal burgerschap, digitale vaardigheden van jongeren en mediaopvoeding integraal onderdeel uit te laten maken van de bestaande inzet binnen deze programma's;
- In samenwerking met de maatschappelijke partners, de VO-raad en PO-Raad en de schoolbesturen een voorstel uit te werken om scholen in staat te stellen digitaal burgerschap en digitale vaardigheden een plek te geven in het onderwijs;
- Bij de voorjaarnota 2017 te rapporteren over bovenstaande inzet en aan te geven of, en zo ja op welke wijze, een (structurele) verruiming van het budget voor digitaal burgerschap, digitale vaardigheden van jongeren en mediawijsheid binnen de genoemde programmaonderdelen benodigd is;

En gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mevrouw Baş, mevrouw Dibi, mevrouw Freytag en de heer Oost.

Graag hoor ik nog van de wethouder Economische Zaken wanneer wij het horecakader en het terrassenbeleid toegestuurd krijgen. Hij heeft gezegd dat er een brief komt, maar het was niet heel helder wanneer dat gebeurt. Vooral over het terrassenbeleid hebben wij al heel vaak, ook aan de burgemeester, gevraagd wanneer wij daar een update van krijgen. Volgens mij ben ik daar in de raad al sinds 2012 mee bezig. Het terrassenbeleid stamt uit 2003. Een beetje spoed zou fijn zijn.

Ik heb een antwoord gemist. Eerst dacht ik dat de wethouder Onderwijs er misschien antwoord op zou geven, later dacht ik dat de wethouder Ruimtelijke Ordening dat wellicht zou doen. Wij hebben gevraagd of het college de raad een lijst zou kunnen geven met alle voor- en nadelen van de verschillende alternatieven die er zijn voor de internationale school. Wij hebben van de zomer al een eerste lijstje gekregen, maar wij zijn nu weer een aantal maanden verder. D66 vindt het heel belangrijk dat wij op dit punt zo snel mogelijk een keer stappen kunnen zetten en richting besluitvorming kunnen gaan. Is het college bereid om voor het eind van het jaar – of eigenlijk binnen een paar weken, het liefst zo snel mogelijk – die lijst te verstrekken, zodat wij daarover in deze raad het gesprek kunnen aangaan, eerst in de commissie en desnoods later in de raad? Wij hebben behoefte aan politieke besluitvorming. Daarvoor is wel nodig dat wij de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven op een rijtje hebben. Zou het college die lijst alstublieft naar ons kunnen toesturen?

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Hoort daar wat de heer Verschuure betreft ook bij dat het college aangeeft welk scenario de voorkeur heeft?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Dat zou hartstikke fijn zijn. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan kan de raad alsnog een voorkeursscenario of voorkeursvariant kiezen. Dat zou kunnen; ik weet het niet. Laat het college eerst maar eens met de scenario's komen.

Mevrouw **De BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Ten eerste wil ik graag het pleidooi van de heer Verschuure ondersteunen. Ook wij hebben behoefte om daar snel iets van te vinden en een beslissing te nemen. Vooral echter hebben wij er behoefte aan om hierover snel met elkaar en met de stad het gesprek



aan te gaan. Het zou ons alleen wel een lief ding waard zijn als er daadwerkelijk een voorstel komt, dus niet alleen de scenario's, maar ook de richting die het college denkt in te slaan.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik heb de toezeggingen van de wethouder over het nieuwe inzamelen goed gehoord. Er wordt geleerd en het nieuwe inzamelen wordt breder uitgerold in andere wijken. Daarin wordt passendheid en maatwerk voor de wijkbewoners in het algemeen en voor de mensen met een beperking meegenomen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ik dank het college voor de beantwoording van de door ons gestelde vragen en de reactie op de door ons ingediende moties.

Wij trekken motie 192 in, onder dank aan wethouder Jansen voor de heldere toezegging over de middeldure huur.

Ook motie 194, inzake de prioriteiten politie-inzet, trekken wij in. Dit doen wij niet omdat wij heel erg tevreden zijn over de beantwoording. Wij hebben even snel opgezocht wat er precies staat in het IVP en wij zien dat dit wel heel erg op hoofdlijnen is. Wij willen daar specifieker over praten. Bij de behandeling van het IVP en het handhavingsprogramma zullen wij daar zeker de momenten voor aangrijpen. Dan kan men zich daar alvast op voorbereiden.

Amendement 50, "Investeren in veiligheid", trekken wij in. Wij dienen een gewijzigde versie in, nu ook ondertekend door de heer Kleuver en mevrouw Uringa. De wijziging houdt in dat de vierde besteding binnen het programma Werk en Inkomen geschrapt is en het bijbehorende budget is verschoven naar het onderdeel Schoon en Heel. Het nieuwe amendement luidt als volgt.

### **"Amendement 56**

#### **Investeren in veiligheid.**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter vaststelling van de begroting 2017, Constaterende dat:

1. In de begroting 2017 een bedrag is opgenomen voor de gemeentelijke bijdrage aan de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) dat €600.000 hoger is dan in de vastgestelde begroting van de VRU is opgenomen,
2. Het aantal uren inzet op toezicht en handhaving de afgelopen jaren is afgenomen,
  - Op het onderdeel 'veiligheid' van 108.000 uur in 2013 naar 81.000 in 2016,
  - Op het onderdeel 'Schoon en heel' van 46.296 uur in 2013 naar 38.302 in 2016,
  - Op het onderdeel 'Huisvesting' van 15.270 uur in 2013 naar 11.573 in 2016,

Overwegende dat:

1. Een wijziging van de VRU begroting altijd via de raad gaat voor een zienswijze en daarna besluitvorming in het AB behoeft,
2. Het onwenselijk is om vooraf reserves aan te houden voor mogelijke begrotingswijzigingen,
3. Risico's, ook in GR'en, als ze er zijn in het risicomodel behoren te worden opgenomen,
4. Er in het risicomodel voldoende ruimte is om tegenvallers bij de VRU, wanneer ze niet binnen die Organisatie kunnen worden opgevangen, af te dekken,
5. Juist in deze onderdelen van het handhavingsprogramma belangrijk werk wordt gedaan in buurten met veel overlast, om vervuiling tegen te gaan en om huisjesmelkers aan te pakken,

Besluit:

1. In de begroting 2017 het bedrag van €600.000 dat niet nodig is om de begrote bijdrage aan de Veiligheidsregio Utrecht te betalen in te zetten
  - in het handhavingsprogramma openbare ruimte en bebouwde omgeving 2017 voor:



- o €300.000 op het onderdeel 'Veiligheid'
  - o €200.000 op het onderdeel 'Schoon en heel'
  - o €100.000 op het onderdeel 'Huisvesting'
2. Eventuele risico's op een hogere bijdrage aan de VRU, zoals gebruikelijk, in het gemeentelijk risicomodel op te nemen en de begroting 2017 hierop aan te passen  
En gaat over tot de orde van de dag."

Dit amendement is ondertekend door de heer Kleuver, mevrouw Uringa en mijzelf.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat de moties 192 en 194 en amendement 50 zijn ingetrokken.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ik had al een motie aangekondigd over de veilige looproutes. Volgens mij zitten wij, gelet op de inbreng van een aantal fracties, waaronder GroenLinks, en de inbreng van de wethouder, niet ver uit elkaar. Toch willen wij het punt maken om ook in de buurten te kijken. Wij hebben in de motie een aantal voorbeelden genoemd. Het gaat vaak om vrij korte looproutes, die echter ontzettend bepalend zijn voor mensen om de deur uit te kunnen naar het winkelcentrum. Ik verwijs ook naar het mooie filmpje op ons Twitteraccount dat onze fractiemedewerkers hebben gemaakt. Overigens zijn wij blij dat wij geld hebben voor de fractiemedewerkers die dit mooie werk kunnen doen, zeg ik tegen de heer Schipper.

Onze motie luidt als volgt.

### "Motie 226

#### **Veilige looproutes voor ouderen**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter vaststelling van de begroting 2017  
Constaterende dat:

- 1 . Het aantal ouderen in Utrecht toeneemt;
2. Er in 2040 twee maal zoveel ouderen in de stad wonen dan nu;
3. Ouderen steeds langer zelfstandig blijven wonen;
4. Op veel logische routes van zorgcentra naar winkelcentra een aantal ongemakkelijke oversteekplekken en stoepafritten heeft;

Overwegende dat:

- 1 . Ouderen, ook met een rollator of scootmobiel, zich gemakkelijk en veilig moeten kunnen begeven naar het winkelcentrum voor hun dagelijkse boodschappen;
2. Op sommige routes nog wel wat hindernissen zijn, zoals het ontbreken van zebrapaden en rollatorvriendelijke afritten;
3. Bijvoorbeeld de route van zorghuis Zuylenstede, Huis aan de Vecht en zorgcentrum Rosendael naar winkelcentrum De Klop; de route van woonzorgcentra De Bijkershoek, Transwijk en Voorhoeve naar winkelcentrum Kanaleneiland en de route van woonzorgcentrum De Rijnhoven naar winkelcentrum Mereveldplein;

Draagt het college op om:

1. Om als proef de knelpunten van een aantal concrete routes die veel door ouderen en anderen die slecht ter been zijn gebruikt worden in beeld te brengen;
  2. Uitvoerbare maatregelen te presenteren die betreffende routes kunnen verbeteren.
- En gaat over tot de orde van de dag."



Deze motie is ondertekend door mevrouw Scally en mijzelf.

Tot slot een opmerking over motie 191 inzake de aanpak van het tekort aan stageplaatsen. Ik dank wethouder Kreijkamp voor zijn reactie. Ik zie zijn positieve insteek daarbij, maar ik vind het heel erg lastig. De motie bij de Voorjaarsnota riep op om bij de begrotingsbehandeling zichtbaar te maken waar wij naartoe zouden gaan. Nu komt er wel een brief, maar wij weten niet of er wel een dekking is voor het beleid of de voorstellen die in die brief staan. Ik ben dus geneigd om de motie in stemming te laten brengen. Wij vinden het belangrijk dat die stap gezet wordt. De middelen zijn op deze manier beschikbaar. Het is zonde om die een jaar, vanaf de jaarrekening 2015 tot volgend jaar zomer, op de plank te laten liggen terwijl er zo'n grote nood in de stad is.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Ik begin met motie 199, "Gelijke kansen voor alle Utrechtse leerlingen". De wethouder leek in de commissie niet heel erg enthousiast, maar heeft nu de motie van harte omarmd. Aan de andere kant heeft hij ook gezegd dat hij zich kan voorstellen dat wij de motie toch in stemming willen laten brengen. Dat zullen wij daarom ook doen.

Toegezegd is dat de visie Kanaalstraat zal leiden tot een plannetje met een financiële paragraaf. Daar komen wij verder in het voorjaar over te spreken. Wij zullen daar geen motie over indienen.

Motie 197, "Stadhuisplein autovrij", is niet echt overgenomen, maar ook niet echt ontraden. Wij zien de motie als een aanmoediging voor de wethouder om daar hard mee aan de slag te gaan. Ook deze motie zien wij daarom graag in stemming gebracht.

Motie 195, "Slimme routes, toegankelijke routes", is overgenomen, maar toch lijkt er nog wat licht te zitten tussen hoe wij de motie hebben bedoeld en hoe de wethouder haar interpreteert. Ook deze motie willen wij dus graag in stemming laten komen.

Wij zijn blij met de toezegging van de wethouder om bij aanbestedingen in de openbare ruimte in Kanaleneiland en Overvecht in elk geval de ondernemers te vragen of zij extra mensen uit de wijk aan het werk kunnen helpen, bovenop de eisen van social return. Ook als de motie het niet zou halen, nemen wij aan dat de wethouder deze toezegging zal uitvoeren. Daar zijn wij blij mee.

De wethouder Cultuur heeft nogmaals toegezegd dat hij snel in gesprek zal gaan over Podium RASA in de Pauwstraat – sterker nog, hij heeft gezegd dat hij morgen al in gesprek zal gaan. Daar zijn wij blij mee.

Verder hebben wij gehoord dat wij al begin 2017 met de stad in gesprek kunnen over de ombudsfunctie. Dat vinden wij erg belangrijk. Wij kijken uit naar de brief en de uitnodiging voor dat gesprek.

Ten slotte merk ik op dat wij blij zijn met het overnemen van de door de CDA-fractie ingediende motie 192 inzake middeldure huur. Wij verwachten dat het op dit punt in Utrecht nog mooier wordt.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Een van de regels met betrekking tot de verkoop van gemeentelijke gebouwen is dat als Utrecht een gebouw wil verkopen, dit meer dan 25 keer de nettohuur moet opleveren. Deze som staat direct in relatie tot de huidige gemeentelijke rentevoet van 4% – opbrengst gedeeld door 4% is een factor 25. Deze 4% interne rentevoet wordt gerekend tussen de diverse onderdelen van de gemeenten en concern, de afdeling Treasury. Een gedeelte van de opbrengst wordt gebruikt om het jaarlijkse huurverlies van de afdeling Vastgoed te kunnen dekken. Stadsbelang Utrecht wil van deze factor af, want op deze manier maken wij de verkoop van gebouwen wel erg lastig. Stadsbelang Utrecht wil af van de interne rentevoetbepaling, want als deze naar bijvoorbeeld 3% wordt bijgesteld, kunnen wij gebouwen pas verkopen als die 33 keer de nettohuur opleveren. Dat willen wij niet. Daarom dienen wij de volgende motie in.



**"Motie 227**

**Vastgoed verkopen tegen marktwaarde**

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 10 november 2016, ter bespreking van de programmabegroting 2017;

Constaterende dat;

- een van de voorgeschreven regels betreffende de verkoop van gemeentelijk vastgoed is dat onder invloed van de interne rentevoet (huidige 4%), het te verkopen vastgoed 25 keer de netto huur dient op te leveren, wil de keuze tot verkoop a priori positief uit vallen;
- een gedeelte van de opbrengst wordt gebruikt om de jaarlijkse exploitatiebijdrage van het verkochte te kunnen opvangen.

Overwegende dat;

- als onder invloed van marktontwikkelingen of voorschriften, deze interne rentevoet verlaagd wordt deze factor en dus de verkoopprijs wordt aangepast naar boven;
- op deze wijze het weleens erg moeilijk zal kunnen worden om de verkoop van dit gemeentelijk vastgoed tegen normale verkoopprijs te kunnen realiseren.

Draagt het college op:

- te onderzoeken of en hoe de gemeente afscheid zou kunnen nemen van deze interne rekenmethode en het vastgoed tegen marktprijzen zal kunnen verkopen.
- De raad over de uitkomsten te informeren voorafgaand aan de behandeling van de voorjaarsnota 2017.

En gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mijzelf.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ik loop onze moties even langs. Ik begin bij motie 205, inzake de kostendekkendheid van leges. Gehoord het antwoord van het college, hebben wij de motie aangepast. De dekking is daarin gewijzigd. In motie 205 wordt verwezen naar een dekking uit de overgenomen motie 2016/124 van ChristenUnie en CDA. Ik begreep van de wethouder dat hij alleen een deel van het dictum had overgenomen en dat het niet ging over het feit dat de leges voor de categorie "prostitutie en gokken" zouden moeten worden verhoogd. De VVD wil niet dat die leges toenemen. Voor de dekking van het voorstel zelf is € 8.000,00 nodig. Binnen de legesverordening is er voldoende ruimte om dat bedrag te kunnen opvangen. Misschien moet de wethouder daar zelf een oordeel over geven, maar wij denken niet dat er een expliciet onderbouwing nodig is voor de dekking van dit voorstel. Onze nieuwe motie luidt als volgt.

**"Motie 228**

**Kostendekkendheid leges maximaal 100 procent**

De raad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op donderdag 10 november 2016, ter bespreking van de Programmabegroting 2017 c.a.

Constaterende dat:

- Het vernieuwde BBV (Besluit Begroten en Verantwoorden) van gemeenten verlangt dat zij inzichtelijk maken hoe de kostendekkendheid van leges is opgebouwd;
- Uit het raadsvoorstel Begrotingswijziging BBV blijkt dat op het niveau van legesgroep niet overal sprake is van een maximale kostendekkendheid van 100 %;

Overwegende dat:

- Het innen van leges geen melkkoe hoort te zijn;



- de gemeente dient te streven naar een kostendekkendheid van maximaal 100 procent voor elke legesgroep zoals opgenomen in de (vernieuwde) paragraaf lokale heffingen;

Draagt het college op:

- Toe te werken naar een kostendekkendheid van maximaal 100 procent per legesgroep waarbij rekening wordt gehouden met jaarlijkse fluctuaties door het aantal aangevraagde vergunningen; En gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mijzelf.

Wij danken het college voor de reactie op motie 206, "Participatie anno 2016 is ook online". Wij zouden het op prijs stellen als de wethouder nog iets duidelijker zou kunnen zeggen of hij concreet met het voorstel aan de slag wil gaan. Wij zijn niet per definitie vormvast, maar de VVD zou het met de mede-indieners prettig vinden als het college werk maakt van het online kunnen participeren bij het maken van beleid in Utrecht. Volgens mij heeft de wethouder daar goede ideeën over. Wij zijn benieuwd hoe de wethouder dit wil oppakken. Kan de wethouder zeggen of hij hier werk van wil maken?

Motie 207, "Sport en beweging kernthema Utrechtse volksgezondheid", willen wij in stemming laten brengen. Hetzelfde geldt voor motie 208, "Rookvrij op en langs de sportvelden".

Motie 209, "Parkeer de garages bij de markt", zullen wij intrekken.

Ook motie 210, "Procedure opheffing betaald parkeren", zullen wij in stemming laten brengen.

Motie 211, "Laat de palen laden", trekken wij in, aangezien wij op dit punt een voldoende toezegging hebben ontvangen van het college.

Motie 212, "Zicht op de torens", is overgenomen door het college, waarvoor dank. Voor ons is dit reden om de motie in te trekken.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat de moties 205, 209, 211 en 212 zijn ingetrokken.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! In de eerste termijn had ik een interessant debatje met de heer Verschuure over de kwaliteit van het onderhoud van de openbare ruimte in Lunetten. De VVD – maar niet alleen de VVD – vindt het belangrijk dat er ook aandacht is voor de verloedering in de hele stad. Ik dien daarom een motie in waarvan ik het dictum niet zal voorlezen – als de motie wordt verspreid, zal men zien waarom. Deze motie is medeondertekend door de heren Van Waveren, Işik, Eggermont, Bos en Sienot, mevrouw Uringa en mevrouw Freytag.

### "Motie 229

#### **Motie Voorkom verloedering in de hele stad**

De raad van de gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op 10 november,

Constateerend dat:

- In de Ruimtelijke Strategie Utrecht veel, maar nog niet genoeg, aandacht is voor openbare ruimte en groen om de stad leefbaar en gezond te houden;
- De onderhoudsstaat van de openbare ruimte in de hele stad erg wisselend is, een verloederde indruk maakt en bewoners de gemeente regelmatig benaderen met kritische vragen om de buitenruimte te verbeteren;
- Deze klachten betreffen onder andere veel hondenpoep in speeltuintjes, slecht geveegde straat en verwilderde stukjes niemandsland.

Overwegende dat:

- Een openbare ruimte die schoon, heel en veilig is bijdraagt aan een groter gevoel van veiligheid van inwoners;



- De groei van de stad extra aandacht vraagt voor de kwaliteit van openbare ruimte en groen in nieuwe en bestaande wijken;
- Bewoners zelf het beste weten welke plekken het eerst moeten worden aangepakt in hun wijk.

Roept het college op:

- Het proces van buurtbudgetten en monitoring voort te zetten;
- Samen met de bewoners en andere belanghebbenden in 1e Daalsebuurt, 2e Daalsebuurt, Abstede, Achter 't Spoor, Adenauerlaan, Alenvelt, Amazonedreef, De Balije, Prinses Beatrixlaan, Bedrijfsgebied Cartesiusweg, Bedrijfsgebied De Wetering, Bedrijfsgebied Kanaleneiland-zuid, Bedrijfsgebied Lage Weide, Bedrijfsgebied Oudenrijn, Bedrijfsgebied Overvecht, Bedrijfsgebied Papendorp, Bedrijfsgebied Strijkviertel, Bernadottelaan, Prins Bernhardplein, Bijkershoeklaan, Bilderdijkstraat, Binnenstad city- en winkelgebied, Binnenstad winkelgebied, Binnenstad woongebied, Bleekstraat, Bokkenbuurt, Bomenbuurt, Hooch Boulandt, Brilledreef-west, Breedstraat, Brennerbaan, Buiten Wittevrouwen, Cambridgelaan, Hoog Catharijne, Centraal station, Centrum Leidsche Rijn, Coenstraat, J.P., De Balije, De Binnenhof, De Boomgaarden, De Driehoek, De Erven, De Hagen, De Hoven, De Meern, De Meern Noord, De Meern Oost, De Meern West, De Meern Zuid, De Rietvelden, De Tol, De Tuinlanden, De Uithof, De Wetering, De Woerd, Demkagebied, Den Hommel, Den Oudenlaan-oost, Dichterswijk, Diergeneeskunde, Domplein, Donaudreef, Donaudreef, Wolgadreef, Karel Doormanlaan, De Driehoek, Edisonstraat, Eerste Daalsebuurt, Egelantierstraat, Elinkwijk, Lange Elisabethstraat, Energiecentrale, Nieuw Engeland, Esdoornstraat, Europalaan, Fermiweg, Fockema Andreaelaan, Fruitbuurt, Furkabaan, Galgenwaard, Vasco da Gamalaan, Gansstraat, Geertebuurt, Geuzenwijk, Grauwaard, Groeneweg, Haarrijn, Haarzicht, Haarzuilens, Halve Maan, Harpstraat, Havengebied, Hengeveldstraat, Herenweg, Het Zand, Hinderstein, Hoge Weide, Hooch Boulandt, Hoog Catharijne, Hoograven, Hoogstraat, Kaap Hoorndreef, Huizingalaan, Huizingalaan, Karel Doormanlaan, Isotopenweg, J.P. Coenstraat, Jaarbeurs, Janskerkhof, Johan Uitenbogaertstraat, Julianapark, Kaap Hoorndreef, Kaatstraat, Kanaleneiland, Woonboulevard Kanaleneiland, Bedrijfsgebied Kanaleneiland-zuid, Kantoreengebied Kanaleneiland-zuid, Karel Doormanlaan, Th. à Kempisplantsoen, Klopvaart, Kobaltweg, Kwangodreef, Bedrijfsgebied Lage Weide, Lange Elisabethstraat, Lange Nieuwstraat, Langerak Lauwerecht, Leeuwesteijn, Leidsche Rijn centrum, Leidseveer, Leidseweg, Leuvenlaan, Van Lieflandlaan, Lodewijk Napoleonplantsoen, Lombok, Lunetten, Maarschalkerweerd, Majellapark, Marco Pololaan, Mariaplaats, Mariendaalstraat, Maximapark, Mereveld, Mesdagstraat, Lodewijk Napoleonplantsoen, Neckardreef, Neude, Nieuw Engeland, Nieuw Hoograven, Nieuw Welgelegen, Nieuwe Vaart, Nieuwegracht, Lange Nieuwstraat, Nijenoord, Nijevelt, Nijldreef, Nobelstraat, Noordse Park, Odenvelt, Olympus, Ondiep, Oog in Al, Oud Hoograven, Overste den Oudenlaan-oost, Bedrijfsgebied Oudenrijn, Oudwijk, Bedrijfsgebied Overvecht, Paddestoelenbuurt, Bedrijfsgebied Papendorp, Park Noord, Park Transwijk, Park Zuid, Parkrand De Meern, Parkweg, Parkwijk, Pijlsweerd, Plompetorengracht, Poldergebied Overvecht, Marco Pololaan, Prins Bernhardplein, Prinses Beatrixlaan, Queekhovenplein, Reijerscop, De Rietvelden, Rijnenburg, Rijnsweerd, Rijnvliet, Rivierenwijk, Rotsoord, Rubenslaan, Rubicondreef, Savannahweg, Schaakbuurt, Schaepmanplein, Schepenbuurt, Schildersbuurt, Simplonbaan, Sophialaan, Spinozaplantsoen, Springweg, Staatsliedenbuurt, Stadshaven, Sterrebaan, Sterrenwijk, Bedrijfsgebied Strijkviertel, 't Weer, Taagdreef, Terwijde, Tigrisdreef, Tolsteeg, Tolsteegsingel, Transwijk, Tuindorp, De Tuinlanden, Tuinwijk, Tweede Daalsebuurt, Johan Uitenbogaertstraat, UMC, Nieuwe Vaart, Van Bijkershoeklaan, Vasco da Gamalaan, Vechtzoom, Veldhuizen, Veldhuizen Noord, Veldhuizen Zuid, Vleuten, Vleuterweide, Vleuterweide Centrum, Vogelenbuurt, Voordorp, Voorveldsepolder, Votulast, Wageningseberg,



Watervogelbuurt, 't Weer, Welgelegen, Westraven, Wijk C, Wilhelminapark, Wittevrouwen, De Woerd, Wolgadreef, Woonboulevard Kanaleneiland, Zambesidreef, Zamenhofdreef, Zeeheldenbuurt, Zonnebaan en Zuilen een plan te maken met prioriteiten voor het aanpakken van de openbare ruimte;

- Daarbij inzicht te verschaffen welke middelen beschikbaar zijn voor deze gebieden;
- Samen met bewoners de komende vijf jaar te werken aan de uitvoering van de plannen en de raad over de voortgang van de uitvoering te informeren.

En gaat over tot de orde van de dag."

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik snap heel goed waarom het dictum niet wordt voorgelezen, want dan zou de heer Gillissen niet alleen door zijn eigen spreektijd heen zijn, maar ook door die van de hele raad. Los daarvan staat in het eerste punt van het dictum dat wordt doorgegaan met het proces van buurtbudgetten. Tot nu toe was dat alleen in Lunetten het geval. Dat is nu typisch een D66-punt, namelijk participatie en met de wijk in gesprek gaan over de manier waarop de openbare ruimte onderhouden wordt. Ik vind het fantastisch dat de VVD zo ver is dat zij dit wil uitrollen over alle buurten in Utrecht. Daarom ook staat onze naam onder deze motie. Hear hear!

De heer **GILISSEN** (VVD): In de motie staat dat het proces van buurtbudgetten wordt voortgezet. Laten wij alles op zijn merites beoordelen. Ik ben benieuwd naar de uitkomsten van de pilot. Lombok was volgens mij niet zo geslaagd, Lunetten loopt wel aardig, maar daar hebben de mensen ook meer controle over de manier waarop de uitgaven gedaan worden. De VVD vindt buurtbudgetten een mooi experiment. Er kan nooit sprake zijn van buurtbegrotingen, want de bewoners kunnen niet de inkomsten bepalen. Wij hebben hart voor de openbare ruimte. Daarvoor moet overal aandacht zijn. Motie 185 van D66 tenderde er een beetje naar dat Lunetten een status aparte heeft, maar het is fijn dat de heer Verschuure en zijn fractie aan boord zijn.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Overigens zijn de buurtbudgetten door GroenLinks ingesteld, maar dit geheel terzijde. In de motie worden heel veel buurten opgenoemd waarmee in gesprek moet worden gegaan. Daarnaast moet binnen vijf jaar een plan worden gemaakt. Dat klinkt natuurlijk hartstikke mooi, maar ik vraag mij wel af waar de capaciteit vandaan moet komen om dat te doen. Heeft de heer Gilissen daarover nagedacht? Waar moet volgens hem het geld vandaan komen om al die plannen uit te voeren?

De heer **GILISSEN** (VVD): Ik hoop in elk geval niet, zeg ik tegen twee coalitiegenoten, dat de buurtbudgetten volgend jaar staan op het lijstje dat de PvdA vandaag presenteerde. Laten wij daar in ieder geval hard aan werken. Ik denk dat er al heel veel is. Onze wijkregisseur en al de medewerkers van de gemeente Utrecht weten al heel goed waar de schoen wringt als het gaat om de kwaliteit van de openbare ruimte. Ik denk dus niet dat het zo'n gigantische opgave zal worden. Het is een heel indrukwekkende lijst, maar wij hebben ook een grote stad. Wij hebben ook heel veel ambtenaren, die heel goed in kaart weten te brengen waar het schuurt. In elk geval kan men voor de problemen in Lunetten te rade gaan bij de D66-fractie; dat scheelt weer ambtelijke capaciteit.

Mevrouw De Boer heeft een terecht punt als zij een opmerking maakt over het geld. Er is achterstallig onderhoud in de gemeente Utrecht. Onze ambitie is hoog als het gaat om de openbare ruimte, en onze ambitie is ook groen. Wij hebben daar een heel goed debat over gevoerd bij de behandeling van de ruimtelijke strategie. Daar zal meer geld voor nodig zijn. Wat ons betreft ligt er een begin van een oplossing – daar hebben wij begin december een debat over. Ik begrijp dat ook de fractie



van mevrouw De Boer daar oren naar heeft. Laten wij er dus voor zorgen dat wij onze ambities op het vlak van groen en openbare ruimte op dat moment een concreet kontje kunnen geven. Dat zal ook de heer Verschuure moeten aanspreken.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Naar aanleiding van de lijst van mevrouw Haage hebben wij hier ook gezegd dat wij bij de mensen vooral geen verwachtingen mogen wekken die wij niet kunnen waarmaken. Die waarschuwing wil ik toch geven. Wij moeten niet met alle buurten mooie gesprekken hebben, waarbij mensen met mooie plannen komen over wat er beter moet, terwijl wij straks uiteindelijk moeten concluderen: leuk bedacht, maar daar hebben wij geen geld voor.

De heer **GILISSEN** (VVD): Die woorden zijn mij uit het hart gegrepen. Volgens mij geeft dit ook concrete invulling aan de oproep van de PvdA. Ik denk dat wij daar eerlijk over moeten zijn. De gemeente gaat niet alle problemen in de stad oplossen, ook al zouden wij dat willen. Er is altijd een beperkte hoeveelheid tijd en een beperkte hoeveelheid geld. Wij moeten echter wel de ambitie hebben om problemen op te lossen. Dat zal ook mevrouw De Boer, die verandering en hoop als belangrijke leidraad heeft, zeer moeten aanspreken.

Ik sluit af. Ik dank het college voor de beantwoording in de eerste termijn. Wij zullen bij de stemmingen aangeven wat ons oordeel over de verschillende moties is.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Wij hebben een heel dankbare toezegging gekregen op onze motie 216 over lichthinder. Wij trekken deze motie derhalve in.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 216 is ingetrokken.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): De wethouder heeft een puike reactie gegeven op motie 215, maar hij heeft zelf al aangegeven hoe lang het dossier al loopt. Wij handhaven motie 215 alleen al daarom.

Amendement 54, over de wachtlijsten beschermd wonen, heb ik al ingetrokken. Wij wachten het voorstel van het college graag af.

Gezien de discussie met wethouder Everhardt over de rookvrije sportvelden en schoolpleinen, dienen wij nog een motie in. Deze motie is grotendeels gelijk aan motie 208, alleen hebben wij er een wens aan toegevoegd, namelijk dat er overleg wordt gevoerd met de gebruikers van het stadhuis om ook het stadhuis, eventueel vanaf de verbouwing, rookvrij te maken. De motie luidt als volgt.

### "Motie 230

#### **Motie Rookvrij op en langs de sportvelden en schoolpleinen**

De raad van de gemeente Utrecht bijeen in vergadering op 10 november 2016 ter behandeling van de Programmabegroting 2017:

Constateerend dat:

- 'Gezondheid' in de begroting wordt benoemd als een belangrijke maatschappelijke waarde;
- Gezondheid gebaat is bij een gezonde leefstijl in een gezonde leefomgeving;
- De Gemeente Utrecht zich heeft verbonden aan het FC Utrechtprogramma 'Rookvrije Generatie' (geïnitieerd door de Hartstichting);

Overwegende dat:

- Een rookvrije Utrechtse generatie begint met het rookvrij maken van plaatsen waar veel jongeren een groot deel van hun tijd verblijven, zoals schoolpleinen en sportverenigingen



- Er relatief weinig Utrechtse schoolpleinen en sportvelden rookvrij zijn

Spreekt als zijn wens uit:

- In overleg met de gebruikers ook het stadhuis (eventueel vanaf de verbouwing) rookvrij te maken

En roept het college op:

- Zich integraal (Volksgezondheid, Onderwijs en Sport) in te spannen om met de besturen van scholen en sportverenigingen zo snel mogelijk zoveel mogelijk schoolpleinen en sportvelden rookvrij te krijgen
  - Bij de Voorjaarsnota 2017 te rapporteren over zowel inzet als resultaat
- En gaat over tot de orde van de dag."

Deze motie is ondertekend door mevrouw Tielen, mevrouw Metaal-Froon, mevrouw Dibi, mevrouw Scally, mevrouw Van Esch en mijzelf.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Wij hadden een motie boven de markt hangen over het inzicht in de structurele banen die alle werkgelegenheidsinitiatieven opleveren en over de daaraan verbonden kosten. Wij hebben nu voor de tweede keer een toezegging gekregen, dus ik zal er geen motie over indienen. Wij zien bij de Verantwoording waar het college mee komt en eventueel kunnen wij de motie dan alsnog indienen; wij hoeven er dan alleen een andere datum boven te zetten.

Motie 197 gaat over het autovrij maken van de Korte Minrebroederstraat. Wij hoorden in de reactie van de wethouder op de motie een ondersteuning van het beleid. In dat geval vinden wij de motie overbodig. Als er echter meer mee bedoeld wordt, krijgen wij een probleem met de dekking. Graag hoor ik dus nog een keer een extra toelichting van de wethouder op de motie. Wij zijn benieuwd hoe zij een en ander leest, zodat wij kunnen bepalen hoe wij over de motie zullen stemmen.

De CDA-motie 192, "Afspraak is afspraak ook bij middeldure huurwoningen", heb ik over het hoofd gezien in de aanloop naar dit debat. De motie is nu ingetrokken. Dat is jammer, want als ik de motie gezien had, had ik haar heel graag medeondertekend. Dit merk ik nog even op voor de notulen.

Ik vind het bijzonder om te horen dat nu gezegd wordt dat de verhuizing van 't Hoogt eventueel een jaar zou kunnen opschuiven. Ik kan mij herinneren dat het tijdens de vele debatten over de bieb++ als een cruciaal punt werd genoemd om de boel door te drukken. Wij zien dus nogmaals wat dat destijds waard was. Over amendement 53 van de heer Bos over 't Hoogt zal ik straks een stemverklaring afleggen.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Wij willen het college bedanken voor de toezeggingen die vanavond zijn gedaan. Wij kunnen motie 223 over terrasverwarming dan ook intrekken, mits de wethouder ons op de hoogte kan houden van de uitkomsten van de gesprekken en ons voor de behandeling van de Voorjaarsnota daarover kan informeren. Het plan van aanpak waarover in onze motie wordt gesproken, kunnen wij altijd een andere keer opnieuw indienen.

Wij danken wethouder Van Hooijdonk voor haar toezegging om met het mkb te gaan praten over het sluiten van winkeldeuren. Wij vragen ons af of zij die toezegging ook kan doen als het gaat om de Utrechtse ondernemersverenigingen, zoals wij in onze bijdrage specifiek vroegen. Wij kunnen onze motie 222 over de winkeldeuren op dit moment intrekken. Wij zullen bezien of er voor de handhaving meer budget nodig is. Bij de behandeling van de Voorjaarsnota zullen wij daarop terugkomen.

Wij danken de wethouder voor zijn warme woorden over motie 220, "Behoud bescherming Utrechtse soorten". Aangezien wij een uitspraak van de raad vragen, zullen wij de motie in stemming laten brengen. Wij danken de wethouder voor zijn reactie op motie 221, "Utrecht, sluit je aan bij Operatie Steenbreek". Hij ging in op Winnet, wat toch echt iets anders is dan Operatie Steenbreek. Wij vinden



Operatie Steenbreek te essentieel om te laten varen. Wij zien de motie dan ook graag in stemming gebracht.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat de moties 222 en 223 zijn ingetrokken. Dit was de tweede termijn van de raad. Ik stel vast dat het college meteen kan antwoorden.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Voorzitter! De D66-fractie heeft in tweede termijn motie 225 inzake digitaal burgerschap ingediend. In eerste termijn heb ik al gezegd dat ik vind dat dit een verantwoordelijkheid van de scholen is. Zij hebben daar onlangs ook meer geld voor gekregen. Op grond van dat argument ontraad ik de motie. Daarmee zeg ik niet dat ik het niet belangrijk vind dat er gewerkt wordt aan digitale vaardigheden – 21st century skills, om het in mooi Engels te zeggen – maar ik vind niet dat wij bij de behandeling van de Voorjaarsnota moeten gaan praten over verruiming van de budgetten. Ook de onderwijsinspectie heeft onlangs nog gezegd dat er voldoende geld bij de scholen is na alle investeringen in de laatste jaren. Dat hebben ook de sectorraden gezegd. Op grond van dat argument ontraad ik motie 225.

In motie 228 van de heer Gilissen wordt uitgesproken om toe te werken naar een kostendekkendheid van 100%. Ik vind dat de raad over deze zaak een uitspraak moet doen. Als de raad het eens is met het gestelde in de motie, zullen wij dat verwerken in de legesverordening die zeer binnenkort naar de raad toe zal komen.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Technisch en qua dekking is de motie dus oké wat het college betreft.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Ja, deze motie is uitvoerbaar.

Als wethouder Financiën zal ik ingaan op amendement 56, "Investeren in veiligheid". In eerste termijn heb ik gezegd dat het amendement technisch mogelijk is. De middelen zijn in 2017 niet benodigd voor het doel dat in de begroting staat. Wel zien wij de komende jaren financiële vraagstukken op ons af komen. Kortom, het amendement is technisch mogelijk, maar het oordeel van het college blijft om het amendement te ontraden. Uit oogpunt van behoedzaamheid willen wij dit geld nu niet inzetten voor het in het amendement genoemde doel.

Over het horecabeleid en het terrassenbeleid heb ik in eerste termijn gezegd dat ik nog dit jaar kom met een brief over het horecabeleid. In die brief zal ik ingaan op de wijzigingen die wij interessant vinden om voor te leggen aan de raad. Ik wil daarover met de raad in gesprek. Het terrassenreglement is een coproductie van wethouder Jansen, burgemeester van Zanen en mijzelf. Dat komt begin volgend jaar. Ik zal er niet zomaar vanuit gaan dat wij in de APV, waar de terrassenverordening in is opgenomen, alle wijzigingen moeten doorvoeren, want misschien kunnen wij ook met de huidige reglementen voldoen aan de vraag uit de stad. Daarover zullen wij het gesprek aangaan.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Dat vind ik op zich wel goed. Ik weet echter dat ik al bij het vorige ontwikkelkader horeca samen met collega Dijk een toezegging heb gekregen van de toenmalige burgemeester over de actualisatie van die verordening. Het is nu wel een beetje tijd. In de terrassenverordening staan zaken waarvan wij vinden dat die echt wel een update verdienen. Wij vinden dat er meer gebruik moet worden gemaakt van de mogelijkheden die de verordening biedt. Dat gebeurt nu niet, dus wij willen daar graag zo snel mogelijk met de wethouder over spreken. Vandaar onze wens om dat zo snel mogelijk een keer te doen.



De heer **KREJKAMP** (wethouder): Daar ben ik het mee eens. Ik ben ook blij met de opmerking van de heer Verschuure dat er misschien al heel veel mogelijk is en dat wij het juist daarover moeten gaan hebben met de verschillende portefeuillehouders. Daar zijn wij gedrieën zeer toe bereid.

Wij zijn het zeer eens met de heer Verschuure dat het punt van de internationale school in de raad of de commissie moet worden besproken. Onlangs hebben wethouder Jansen en ik op verzoek van de raad een technische briefing georganiseerd, voorgezeten door de heer Işik. Daarover zijn stukken verschenen die naar de raadsleden zijn gestuurd, waarin onder meer een lijst met mogelijke locaties, inclusief voor- en nadelen. Eerder, voor de zomer, is er ook een brief over gestuurd. Wethouder Jansen en ik kunnen dus toezeggen dat wij op zeer korte termijn komen met een brief waarin de locaties worden benoemd en waarin ook tot uiting komt in welke richting het college wil gaan. Volgens mij hebben wij ook tijdens de raadsinformatiebijeenkomst besproken waar de kansen en de knelpunten liggen. Wij zijn er nu druk mee bezig. Ik hoor de duidelijke wens van de raad om de definitieve huisvesting te laten landen in de stad Utrecht. Zelf heb ik die wens ook. Vandaar ook de zoektocht die wij volop aan het inzetten zijn. Nogmaals, die stukken gaan komen, maar in de raadsinformatiebijeenkomst hebben wij al heel veel alternatieven, met voor- en nadelen, besproken. Dat zou overigens ook geagendeerd kunnen worden, maar wij willen ook graag stappen verder zetten om met een locatie te komen.

Mevrouw **FREYTAG** (Student & Starter): Dat is fijn, want ook wij willen graag stappen verder zetten. Mijn vraag is dan ook hoe kort die zeer korte termijn is.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Dat ligt eraan hoe snel wij een alternatief vinden. Als wij een heel gemakkelijk alternatief hadden gevonden, was de school al drie keer geopend geweest; laten wij ook dat constateren. Ik ga ervan uit dat wij binnen twee maanden met een brief komen waarin locaties genoemd worden en ook de richting waaraan het college denkt. Nogmaals, het is niet iets wat het college alleen beslist. Ook de schoolbesturen hebben in dezen een rol, want die betalen fors mee. Het is dus een gezamenlijke inspanning van ons en de schoolbesturen.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Als de wethouder spreekt over een brief met een richting, bedoelt hij dan ook dat het college komt met een voorstel aan de raad?

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Ik weet nog niet of de brief al de vorm van een raadsvoorstel zal hebben. Het type raadsbesluit dat wij vragen, is ook afhankelijk van het bestemmingsplan en de financiën. Volgens mij heeft de raad er veel behoefte aan om snel duidelijkheid te krijgen over wat er mogelijk is en waarover wij met elkaar in gesprek kunnen gaan. Ik denk dus niet meteen aan een raadsvoorstel over een definitieve locatie.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Als al die informatie al beschikbaar is en al tijdens de RIA is besproken, zou dat toch veel sneller naar ons toe moeten kunnen komen? Dat hoeft toch niet nog twee maanden te duren? Wij kunnen dat dan toch gewoon binnenkort in de commissie met elkaar bespreken en dat vervolgens in de raad brengen?

De heer **KREJKAMP** (wethouder): De heer Verschuure kan gewoon de stukken agenderen. Daar ligt het probleem niet. In de raadsinformatiebijeenkomst is door het college, bij monde van wethouder Jansen en mijzelf, gezegd dat wij doorwerken met een drietal locaties en dat wij daarvoor meer informatie op een rij moeten zetten. Daar heeft de raad ook behoefte aan. Daaraan wordt nu keihard gewerkt door een dedicated projectteam. Het lijkt mij verstandig om die informatie mee te wegen in het vervolg. Het is



helder waar het college staat voor wat betreft de locaties waartegen het college voor de zomer nee heeft gezegd. Ook de locaties die nu worden onderzocht, zijn helder. Daar kunnen wij het over hebben, maar ik heb ook begrepen dat de raad behoefte heeft aan een stapje verder: waar liggen de kansen en waar denkt het college aan? Wethouder Jansen en ik zijn echter bereid om op elk moment met de commissie over deze zaak in gesprek te gaan. Daar zijn wij zeer toe bereid.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Twee maanden duurt ons gewoon echt te lang. Wij willen het voor de kerst hebben. Die toezegging willen wij graag hebben. Anders komen wij volgende maand wel met een actuele motie over deze zaak.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! In dezen steun ik de heer Kreijkamp. Hoewel ook wij vinden dat er snel iets moet gebeuren, omdat ook wij de problemen zien, lijkt het ons niet zo zinvol om nu in de openbaarheid over hetzelfde te gaan spreken als wij al tijdens de technische RIA hebben gedaan. Onze voorkeur gaat uit naar een wat meer uitgewerkt voorstel van het college, waarover wij ook echt een goed besluit kunnen nemen. Wij voelen er niet voor om het college nog een keer weg te sturen met de onderzoeksopdracht om opnieuw nadere informatie op te vragen, want op die manier zijn wij waarschijnlijk meer tijd kwijt dan dat wij tijd winnen.

De heer **İŞİK** (PvdA): Voorzitter! Wij hebben de RIA gehad. Daar hebben wij op basis van het verzoek van de PvdA ambtelijke ondersteuning gevraagd om de voor- en nadelen van enkele locaties aan te scherpen en het aangescherpte stuk naar de raad te sturen. Dat is gebeurd. Eigenlijk zou de volgende stap moeten zijn dat de politiek-inhoudelijke discussie plaatsvindt in de commissie. Op basis daarvan moeten de standpunten worden bepaald. Verder niets. Ik heb tegen mijn collega van de VVD gezegd dat ook de reeds opgestuurde stukken geagendeerd moeten worden voor een commissievergadering. Als dat gebeurd is, kan de politiek-inhoudelijke discussie plaatsvinden en een besluit worden genomen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Ook voor ons is het een begaanbare weg om het op die manier te doen. Dat kunnen wij nog voor de kerst doen.

De heer **KREIJKAMP** (wethouder): Voorzitter! Ik heb een vraag voor de griffier: wanneer is de eerstvolgende commissievergadering? Wij zorgen dan dat wij er zijn. Dan hebben wij de stukken en dan gaan wij het er gewoon over hebben. Wij zijn daartoe bereid.

Ik wilde het volgende punt maken. Als de raad van mij en wethouder Jansen verwacht dat wij komen met een voorstel inzake een haalbare definitieve locatie in onze stad, dan is mijn reactie dat ik er geen uitspraak over kan doen wanneer ons dat lukt. Sterker nog, misschien lukt ons dat helemaal niet in drie maanden en moeten wij constateren dat het niet zo eenvoudig is om een school met 1.200 leerlingen – primair onderwijs, voortgezet onderwijs en kinderopvang, met een behoefte aan sportvelden – zomaar in onze verdichte drukbevolkte stad te plaatsen. Dat is ingewikkeld. Vandaar ook dat het lang duurt. In elk geval zijn de locaties die nu door ons worden onderzocht, bekend. Daar wordt momenteel vervolgonderzoek naar gedaan. Ik verwacht dat wij snel met meer informatie komen. Ik hoor heel duidelijk de wens dat wij daarmee voor de kerst naar de raad moeten komen. Ik kan alleen niet toezeggen dat wij er op dat moment definitief uit zijn, maar dat hoor ik ook niemand vragen. Wij maken op dit punt dus vaart.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Kan de voorzitter een termijn geven voor het gesprek dat hij gaat voeren over terrasverwarmers? Wanneer horen wij daar iets over? Anders moet ik weer de hele tijd



bellen om te vragen hoe het ermee staat – de wethouder kent de Partij voor de Dieren.

De heer **KREJKAMP** (wethouder): Ja, dat weet ik; wij kennen alle nummers van de fantastische medewerkers van de Partij voor de Dieren. Ik ga de komende weken zeker in gesprek met Koninklijke Horeca Nederland, ook over de mogelijke aanpassing van het horecakader. In de brief die ik daarover zal sturen, zal ik melden hoe het gesprek over de terrasverwarmers is verlopen. Dat is dezelfde toezegging die ik al eerder heb gedaan, namelijk dat wij voor het eind van dit jaar met informatie zullen komen.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Voorzitter! In de in tweede termijn ingediende motie 224 "Voldoende voorzieningen voor jongeren" kan het college zich goed vinden. Ik wil wel één puntje nader specificeren. Wij kunnen de motie overnemen, met dien verstande, dat "te onderzoeken welke jongerenvoorzieningen nodig zijn" wordt gewijzigd in: "te onderzoeken of en, zo ja, welke jongerenvoorzieningen nodig zijn". Het zou namelijk kunnen zijn dat het vraagstuk niet bij de voorzieningen ligt, maar ergens anders. Als ik de motie zo mag interpreteren, kan ik de motie overnemen.

Mevrouw **DIBI** (PvdA): Voorzitter! Nu de wethouder de motie overneemt, trekken wij haar bij dezen terug.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 224 is ingetrokken.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): Ik heb de motie overgenomen, met de interpretatie die ik erbij gegeven heb.

Dan motie 187, "Meer keuzevrijheid door inzet PGB". Vanzelfsprekend is het PGB een volwaardig alternatief, zoals de D66-fractie stelt. Er moet daar ook voldoende inkoop zijn. De kern is natuurlijk dat de cliënt daarbij centraal staat en dat daarmee gevolg gegeven kan worden aan zijn eigen wensen. Het is aan de indieners om de motie in stemming te brengen. Ik kan de motie ook overnemen.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Dit was wat onze fractie graag wilde horen. Derhalve kunnen wij de motie intrekken.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 187 is ingetrokken.

De heer **EVERHARDT** (wethouder): De laatste motie waarop ik een reactie moet geven, is motie 230 "Rookvrij op en langs de sportvelden en schoolpleinen". In de motie wordt de wens uitgesproken om met de gebruikers van het stadhuis in overleg te treden over het rookvrij maken van het stadhuis. Wij willen dat graag doen. Graag zie ik dat de motie in stemming wordt gebracht, want op die manier hebben wij al een groot deel van de mensen die van het stadhuis gebruik maken gesproken. Dat scheelt ons weer werk. Het is aan de raad om dit besluit te nemen. Als de raad de motie aanneemt, zijn er een paar stappen vooruit gezet.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Ik heb nog drie dingen op mijn lijstje staan. De SP-fractie vroeg hoe ik naar motie 197 over het Stadhuisplein kijk. De indruk van de heer Schipper was dat ik de motie kwalificeerde als ondersteuning van beleid. Volgens mij heb ik dat niet gezegd. Ik heb gezegd dat wij bezig zijn met een project om ons te beraden op de positie van de voetganger. Dat weet de raad ook; daar hebben wij het eerder over gehad. Ik heb gesuggereerd dat ik de aanbevelingen die in de motie staan meeneem in dat proces en dat ik, als het college met een voorstel komt, verantwoording



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

147

zal afleggen over wat wij met de aanbevelingen hebben gedaan en wat er wel en niet mogelijk is. Dit is wat ik heb bedoeld te zeggen. Ik weet niet wat daar voor de heer Schipper nog onduidelijk aan is. Als ik de motie op deze wijze kan interpreteren, kan ik haar overnemen. De indieners kunnen de motie ook aanhouden. In dat geval komt de motie later terug.

De heer **SCHIPPER** (SP): Wij zullen intern nog even bespreken hoe wij over motie 197 zullen stemmen. Ik vind het wel interessant om te horen dat ook het belang van de voetganger wordt meegewogen. In dat kader kan misschien ook eens gekeken worden naar de informele fietsenstalling die hier voor de deur is ontstaan.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Mevrouw Van Esch heeft een vraag gesteld die ik niet goed kon verstaan. Ik meen dat zij vroeg of ik ook met de ondernemersverenigingen wil praten. Volgens mij zijn dat er heel veel. Ik praat met allerlei bedrijven over energie. Ik kan moeilijk toezeggen dat ik met alle ondernemersverenigingen in Utrecht ga praten. Ik praat met het bedrijfsleven volgens de systematiek waarover ik daarstraks al iets heb gezegd. Wij kijken naar impact en naar de grote gebruikers, want dat zijn de interessante gesprekspartners. Dat is wat ik doe. Sowieso is er in het Energieprogramma een hele aanpak van bedrijventerreinen waar wij samenwerken met de bedrijfsverenigingen die daar actief zijn. Dat kan men terugvinden in het Energieprogramma.

Ten slotte een opmerking over de CDA-motie 226, "Veilige looproutes voor ouderen". Die motie heeft best een lastig dictum. Ik herhaal maar even wat ik eerder vandaag heb gezegd: wij werken samen met Solgu om te identificeren waar het beter wordt met de toegankelijkheid, of het nu gaat om ouderen of om mensen die om een andere reden slecht ter been zijn. Wij brengen die inzichten zo veel mogelijk in de reguliere werkzaamheden en projecten onder. In dat licht vind ik de opdracht aan het college om "uitvoerbare maatregelen te presenteren" lastig. Verwacht het CDA dat ik die maatregelen op een rijtje zet, of verwacht het CDA dat wij die maatregelen ook uit kunnen voeren en dat de kosten daarvan gedekt zijn? Ik kan uiteraard niets uitvoeren als er geen dekking is. ik wil niet suggereren dat de in de motie genoemde zaken gratis zijn.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Geenzins. Maar als de wethouder met een lijstje komt, gaan wij wel kijken naar de dekking.

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Ik kan presenteren wat er uit het overleg met Solgu komt. Wij hebben er vanavond veel over gezegd, dus misschien dat dit voldoende stof voor discussie oplevert.

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Mevrouw Haage heeft een opmerking gemaakt over motie 179. Zij sprak over de gedachte achter de motie, maar ik heb uiteraard gewoon het dictum, gelezen. Daarin staan dingen die niet uitvoerbaar zijn. Werkzaamheden in de openbare ruimte besteden wij aan. In de motie wordt gerept over additionele banen in de Utrechtse publieke sector. Ik blijf de motie derhalve ontraden.

Vervolgens een opmerking over motie 229, "Voorkom verloedering in de hele stad", die ik maar als "Noem het buurtje bij de naam 2.0" betitel. In de motie worden wel heel veel namen genoemd. In het dictum van de motie wordt het college opgeroepen om het proces van buurtbudgetten en monitoring voort te zetten. De pilot buurtbudgetten loopt in Lunetten en over Lombok heeft de raad een brief ontvangen. Vervolgens wordt het college opgeroepen om in heel veel buurten en wijken samen met bewoners "een plan te maken met prioriteiten voor het aanpakken van de openbare ruimte", waarbij



inzicht moet worden verschaft in de middelen die beschikbaar zijn voor de desbetreffende gebieden. Dat is een zeer uitgebreide klus. Wij doen al veel zaken in de openbare ruimte, waaronder het organiseren van buurtschouwen. Ook hebben wij nu de meldingenkaart op de website van de gemeente. Daarnaast is er de quickscan die de raad heeft aangetroffen als bijlage bij de kadernota openbare ruimte die wij binnenkort zullen bespreken. Verder zijn er de Utrecht Monitor, de tevredenheidsmetingen die wij doen op het vlak van schoon en groen en de kwaliteitsmeting die wij zelf doen volgens de CROW-systematiek. Verder hebben wij de wijkambities, waarbij het wijkbureau samen met bewoners zaken in beeld brengt. Zoals bekend hebben ook wij de stadsbrede prioritering voor het groot onderhoud van de openbare ruimte. Als men op al deze zaken doelt in het dictum van de motie en men de motie dus bedoelt als ondersteuning van hetgeen wij doen om de stad er zo goed mogelijk bij te laten liggen, kan ik de motie zien als ondersteuning van beleid en kan ik mij in de motie vinden. Als men echter allerlei aparte plannen en aparte overzichten wil hebben, wordt het ingewikkelder en denk ik dat het betere de vijand wordt van het goede. In dat geval moet ik die aanpak en dus de motie ontraden. Uiteraard is het een sympathieke motie. Ik heb al bij de bespreking van de eerdere motie gezegd dat wij altijd goed naar de bewoners moeten luisteren, omdat die hun omgeving het beste kennen. Als wij die wijsheden van de bewoners kunnen verwerven, zullen wij dat niet nalaten.

De **VOORZITTER**: Wij horen straks bij de stemverklaringen wel wat dit betekent.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Wat mij betreft horen wij dat helemaal niet pas bij de stemverklaringen, want ik wil graag van de indieners van de motie weten of zij akkoord gaan met de wijze waarop de wethouder de motie interpreteert. Als zij met die interpretatie niet akkoord gaan, wil ik graag van de wethouder horen hoe hij aankijkt tegen de haalbaarheid van de motie en de kosten aan de uitvoering van de motie. Wekken wij met de motie bij de mensen geen verwachtingen die wij straks niet kunnen waarmaken?

De **VOORZITTER**: Ik zie mijnheer Gilissen nu zwaaien, maar hij heeft geen zendtijd meer. Bij wijze van uitzondering geef ik hem het woord.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! De wethouder heeft heel veel woorden gebruikt, maar ik denk dat hij goed heeft aangevoeld hoe hij de motie zou moeten lezen. Ik zou de mede-indieners van de motie willen voorstellen om de duiding van de wethouder te accepteren, zodat het college de motie kan overnemen. In dat geval zal ik de motie intrekken. Ik zie de mede-indieners nu knikken, dus ik zal de motie intrekken, als de wethouder kan bevestigen dat hij de motie overneemt, met de bijbehorende lezing.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Het wordt ons nu wel wat vaag. Ik verzoek de wethouder nog even te zeggen hoe hij de motie precies duidt. Anders weten wij het ook niet.

De heer **GELDOLF** (wethouder): Voorzitter! Ik heb gezegd dat wij in Lunetten een pilot buurtbudgetten hebben. Die is zoals die is. Die pilot loopt, maar dat gaan wij niet voor al die buurten ook op die manier doen.

Ik heb ook gezegd dat wij al een heleboel doen, zoals de buurtschouw en alle andere zaken die ik heb opgenoemd. Als men de motie als zodanig bedoelt als een ondersteuning van die zaken, omdat men het belangrijk vindt dat wij dit samen met bewoners goed moeten blijven doen, ook als bewoners met opmerkingen komen, dan kan ik mij daarin vinden. Ik heb echter ook het volgende gezegd. Als wij voor al



de genoemde buurten een apart plan moeten maken, met prioriteiten en een inzicht in de beschikbare middelen, dan wordt dat een veel te ingewikkeld feestje. Dat ontraad ik, omdat dit heel lastig – in feite niet – uitvoerbaar is. Wij zullen dan heel veel capaciteit moeten investeren in heel veel overleg, terwijl wij dat beter in de inhoud kunnen stoppen. Op die manier heb ik de motie geduid.

Wij doen veel zaken. Wat wij in beeld kunnen brengen met bewoners, doen wij altijd graag. Tegelijkertijd echter moeten wij er ook voor zorgen dat er af en toe een schop de grond in gaat. Ik zou niet willen dat dit belet wordt door motie 229. Als de motie letterlijk zo wordt bedoeld, ontraad ik haar ten zeerste. Als men de motie echter bedoelt zoals ik haar heb geduid, kan ik haar overnemen, met die context.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Mij was dit al volkomen duidelijk, de VVD volgens mij ook. D66 was het misschien niet duidelijk, of zij is niet tevreden, maar dat is niet aan mij.

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Ik meen dat collega Kreijkamp voldoende is ingegaan op de vragen over de internationale school.

De heer Bos heeft motie 227 "Vastgoed verkopen tegen marktwaarde" ingediend. Wij waren al bezig om daarnaar te kijken. Volgens de leer van de heer Bos zou ik dan moeten zeggen dat de motie overbodig is, maar gezien zijn vasthoudendheid zal ik de motie overnemen.

De heer **ROODENBURG** (D66): Voorzitter! Dat is toch een beetje vreemd. Het lijkt op een toezegging die met name D66 al eerder heeft gevraagd. Ik zou zeggen: de toezegging is al gedaan, dus is de motie overbodig.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Het is hartstikke fraai dat de wethouder de motie overneemt. Ik dank hem daarvoor en zal de motie intrekken.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 227 is ingetrokken.

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Ik begrijp dat de oproep van mevrouw Haage in motie 182 vooral bedoeld is voor de collega-raadsleden en niet zozeer voor het college.

De heer Gilissen heeft zojuist motie 206, "Participatie anno 2016 is ook online" nader geduid. Ik kan toezeggen dat ik graag aan de gang ga met het zoeken naar nieuwe manieren of nieuwe proeven om online participatie bij het maken van beleid mogelijk te maken. Ik kom daar graag op terug.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Met die toezegging kunnen wij de motie intrekken.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 206 is ingetrokken.

Wij zijn gekomen aan het eind van de tweede termijn van het college. Kunnen wij overgaan tot de stemmingen?

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Er zijn toch weer wat nieuwe moties en een amendement ingediend. Wij verzoeken u om de vergadering tien minuten te schorsen.

De voorzitter schorst daarop de vergadering.

Na hervatting van de vergadering spreekt de **VOORZITTER** als volgt.



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

150

Dames en heren! Wij zijn toegekomen aan de besluitvorming.

Aan de orde is de stemming over amendement 44 (Tegengaan van tweedeling, op naar een onverdeelde stad).

Amendement 44 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de PvdA-fractie ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 45 (Gemeentelijke bijdrage actieplan jeugdwerkloosheid).

Amendement 45 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PvdA, PvdD en ChristenUnie ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 46 (Participatiebudget reserveren voor echt beschut werk).

Amendement 46 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PvdA en PvdD ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 47 (Geef Utrechtse ambtenaren hun secundaire arbeidsvoorwaarden terug).

Amendement 47 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PvdA en PvdD ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 48 (Kinderombudsman hard nodig in Utrecht!).

De heer **MEIJER** (D66): Voorzitter! D66 snapt de zorgen die er soms zijn. Iedereen wil de allerbeste zorg voor zijn of haar kind en wil ook dat zijn of haar eventuele klacht serieus wordt genomen. Wij blijven alert op waar het systeem niet loopt. Als het niet loopt zoals het zou moeten, veranderen wij dat, zoals via ons voorstel inzake de OMO. Dit amendement kunnen wij echter niet steunen.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Extra aandacht voor jongeren, ook op deze manier, verdient onze steun. Wij zullen voor het amendement stemmen.

Amendement 48 wordt hierna bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PvdA, PvdD en ChristenUnie ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 51 (De samenleving voorop – Tegenbegroting CDA).

Amendement 51 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fractie van CDA ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 52 (De Utrechtse schuldenberg beperken).

Amendement 52 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fractie van Stadsbelang Utrecht ervoor stemmen.



Aan de orde is de stemming over amendement 53 (Stop subsidie–infuus filmhuis 't Hoogt).

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Voorzitter! Als wij niet het onverstandige advies van de meerderheid van de raad hadden gevolgd en een goede sectoranalyse hadden gemaakt, hadden wij iets kunnen vinden over 't Hoogt. Nu is dat lastiger. In het verleden hebben wij natuurlijk gezegd dat wij vinden dat ...

De **VOORZITTER**: Een stemverklaring, mijnheer Van Schie.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): In het verleden hebben wij gezegd dat wij vinden dat er geen subsidie zou moeten gaan naar marktbedervende activiteiten. De wethouder heeft toegezegd dat dit niet zou gebeuren. Wij zullen dus niet instemmen met dit sympathieke amendement.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! In eerste termijn heb ik over dit amendement gezegd wat ik erover zeggen wilde. Daarop wil ik het volgende aanvullen. Wij hebben nu een motie ingediend waarin wij de zaak een stukje vooruitschuiven naar de integrale benadering bij de Voorjaarsnota. Ik adviseer de heer Bos het amendement nog niet weg te gooien; misschien hoeft er straks alleen een andere datum op gezet te worden. Wij stemmen op dit moment tegen het amendement.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Wij vinden 't Hoogt een uniek geval. Er is een partij die zegt het op dezelfde manier te kunnen vormgeven. De andere activiteiten kunnen op een andere manier worden belegd. Wij willen het advies van de adviescommissie integraal overnemen, maar voor dit punt willen wij een uitzondering maken. Wij zullen derhalve voor het amendement stemmen.

Amendement 53 wordt hierna bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Stadsbelang Utrecht en ChristenUnie ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 55 (In eigen vlees voor cultuur).

Amendement 55 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fractie van SP ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement 56 (Investeren in veiligheid).

De heer **KLEUVER** (D66): Voorzitter! Met dank voor de creativiteit van de heer Van Waveren steunen wij dit amendement, omdat wij vinden dat de financiering van gemeenschappelijke regelingen kraakhelder moet zijn en omdat wij blij zijn dat wij iets kunnen investeren in de veiligheid van de stad.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ook de PvdA zal instemmen met dit amendement. Het is mooi om te kunnen experimenteren op allerlei gebieden met de handhaving. Wij zien de plannen graag tegemoet.

Mevrouw **RAJKOWSKI** (VVD): Voorzitter! Ik sluit mij aan bij de stemverklaring van D66.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Volgens mij was dit het amendement waarbij de wethouder het vrij moeilijk had – dat is ook goed om te zien. Wij kunnen volmondig met het amendement



instemmen.

De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! Wij hadden liever gezien dat deze gelden zouden zijn verdeeld bij de integrale behandeling van het handhavingsprogramma. Daarom zullen wij tegen dit amendement stemmen.

Amendement 56 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van ChristenUnie, Student & Starter, PvdD, CDA, PvdA, VVD, Stadsbelang Utrecht en D66 ervoor stemmen en de leden van de fracties van GroenLinks en SP ertegen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Programmabegroting 2017 (jaargang 2016, nr. 101), met inachtneming van de daarin bij amendement aangebrachte wijziging.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! In deze begroting staan een heleboel goede en verstandige dingen, maar, zoals ik in mijn bijdrage heb gezegd, had de begroting net een stukje beter gekund. Wij hebben een kleine verbetering kunnen doorvoeren, maar de grote verbetering, verwoord in onze tegenbegroting, heeft het helaas net niet gehaald. Volgend jaar nieuwe ronde, nieuwe kansen.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ook voor ons geldt dat wij niet tegen alles zijn wat in de begroting staat, maar wel tegen een aantal keuzes. Uit principe stemmen wij daarom tegen.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Er zijn vanavond een aantal mooie punten bereikt voor de PvdD, maar wij vinden dat de Programmabegroting toch nog te veel gericht is op het kortetermijnbelang van de mens. Het is voor ons niet voldoende om voor de begroting te kunnen stemmen.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Bij de behandeling van de Voorjaarsnota zijn enkele keuzes gemaakt die wij niet delen of anders hadden willen zien. Dit is de uitwerking daarvan in de begroting en daarom stemmen wij tegen.

Mevrouw **FREYTAG** (Student & Starter): Voorzitter Ik kan mij aansluiten bij de stemverklaring van mevrouw Haage.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! De begroting is een zeer wankel en risicovol evenwicht. Onze conclusie is dat wij lenen, lenen en lenen, en dat wij vervolgens nog een keer lenen. Dat trekken wij niet. Wij zullen dus niet instemmen met de begroting.

Het geamendeerde voorstel wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van GroenLinks, VVD, SP en D66 ervoor stemmen en de leden van de fracties van ChristenUnie, Student & Starter, PvdD, PvdA, CDA en Stadsbelang Utrecht ertegen.

Aan de orde is de stemming over motie 179 (Meer banen en leefbaardere wijken).

Motie 179 wordt bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van ChristenUnie, Student & Starter, PvdD, PvdA, GroenLinks, Stadsbelang Utrecht en SP ervoor stemmen en de leden van de fracties van CDA, VVD en D66 ertegen.



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

153

Aan de orde is de stemming over motie 181 (Behoud extra capaciteit buurtteams sociaal en project vroegsignalering bij schulden).

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Wij zijn erg graag voor het doel dat in de motie genoemd wordt. Wij willen graag dat in ieder geval voorlopig de vroegsignalering bij schulden wordt gehandhaafd. Alleen vinden wij de door de wethouder aangegeven volgorde – eerst de evaluatie afwachten – de meest logische. Daarom stemmen wij nu tegen deze motie.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Deze motie is op zich goed, alleen wat prematuur. Daarom stemmen wij ertegen.

Motie 181 wordt hierna bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de PvdA-fractie ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 182 (Steun voor Mantelzorgers).

Mevrouw **TIELEN** (VVD): Voorzitter! Wij hebben de verklaring van de wethouder gehoord en hadden gehoopt dat de motie daarna zou worden ingetrokken. Ik hoorde de wethouder immers zeggen dat hij de zorgorganisaties erbij wil betrekken, wat ook wij graag willen. Wij zullen tegen de motie stemmen.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! De gemeente heeft eerder aangegeven dat de doelstelling voor de komende vier jaar is om het percentage overbelaste mantelzorgers op 15 te houden. Oftewel, de gemeente vindt het acceptabel dat 15% van de mantelzorgers overbelast is. Wij steunen de motie, met de gedachte dat daarin slechts enkele van de mogelijkheden genoemd worden om het percentage overbelaste mantelzorgers naar 0% te brengen. Wij gaan er verder van uit dat de gemeente serieus aandacht besteedt aan dit onderwerp en daarmee ook kijkt naar alternatieven om overbelasting van mantelzorgers tegen te gaan.

Mevrouw **METAAL-FROON** (CDA): Voorzitter! In het staartje van de dag van de mantelzorg zullen wij de motie steunen, in het vertrouwen dat de wethouder heeft gezegd dat hij er graag andere bedrijven en dergelijke bij wil betrekken. Dat steunen wij.

Motie 182 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de VVD-fractie ertegen stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 184 (Participeren doen we samen).

Motie 184 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fractie van PvdA ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 188 (Onderzoek scenario's voor Landhuis Oud Amelisweerd).

De heer **POST** (PvdA): Voorzitter! Volgens mij is de opdracht aan de raad duidelijk. Wat ons betreft kan er breed worden gekeken, ook voor de gemeentelijke bijdrage, ook naar cultuur. Het gaat ons erom dat er een culturele functie in het huis blijft, liefst met MOA en eventueel in combinatie met anderen. Wij



gaan ervan uit dat het college zich hiervoor wil inspannen en stemmen voor de motie.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Wij stemmen voor deze motie, maar vinden wel dat er bij de uitwerking van de scenario's bij voorkeur moet worden bekeken of MOA in het landhuis een plek kan houden. Anders zal er sprake zijn van kapitaalvernietiging van MOA.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ik heb een punt van orde. Volgens mij hoort deze motie behandeld te worden bij een ander agendapunt.

De **VOORZITTER**: Ook ik heb daar even over getwijfeld, maar boven de motie staat wel: De raad bijeen ter bespreking van de Programmabegroting. Amendement 49 wordt wel afgehandeld bij de stemming over de Cultuurnota, omdat daarin sprake is van een wijziging van het voorstel inzake de Cultuurnota. Motie 188 kan echter ook in het kader van de Programmabegroting afgehandeld worden.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Wij hebben er geen principiële bezwaar tegen dat de moties die de Cultuurnota betreffen nu worden meegenomen. Mocht een andere partij daar wel bezwaar tegen hebben, dan willen wij die moties doorschuiven naar de stemming over de Cultuurnota.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Wij zullen instemmen met motie 188, met dien verstande dat er wat ons betreft geen stuiver extra gemeentegeld in gaat.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Deze motie is een gevolg van een grote fout in het verleden. Er is veel in Oud Amelisweerd geïnvesteerd, dus als het op de een of andere manier open kan blijven, dan zou dat een goede zaak zijn. Wat ons betreft hoeft het pand niet per se met het MOA ingevuld te worden. Wij zullen zien wat de scenario's brengen.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Voorzitter! Wij sluiten ons aan bij de stemverklaring van de SP, met aanvullend de oproep om goed te zoeken naar de mogelijkheden om het vrijwilligersnetwerk en de investeringen in de infrastructuur te behouden, ook als er een andere exploitant komt.

Motie 188 wordt hierna bij handopsteken met algemene stemmen aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 189 (Perspectief voor de zeven).

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Nu gaat het wel fout, want het bij de stemming over de Cultuurnota af te handelen amendement 49, dat over het zelfde onderwerp handelt, is verstrekkender, terwijl wij daar later over stemmen. Dat wordt een beetje ingewikkeld. Als wij eerst over de motie stemmen en die wordt aangenomen, dan is het heel raar om daarna nog over het amendement te stemmen. Sorry dat ik even doorneuzel ...

De **VOORZITTER**: Dat is helemaal niet erg.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): ... maar anders gaat het misschien mis.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! In principe stemmen wij altijd eerst over de amendementen, vervolgens over het voorstel zelf en daarna pas over de moties. Wat dat betreft kan een motie nooit



verstrekken dan een amendement. Ik ben het dus niet met mevrouw Haage eens.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Ik ben het eens met mevrouw Haage. Zij heeft een terecht punt. Normaal gesproken behandelen wij eerst de amendementen, dan het raadsvoorstel en ten slotte de moties. Motie 189 komt nu toevallig hier langs, maar moet naar mijn mening worden aangehouden tot wij de Cultuurnota afhandelen.

De **VOORZITTER**: Laten wij dat maar doen. De stemming over motie 189 zal plaatsvinden in het kader van de afhandeling van de Cultuurnota.

Aan de orde is de stemming over motie 191 (Pak tekort stageplaatsen aan 2).

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks) Voorzitter! Wij zijn erg voor het in de motie verwoorde doel, alleen is de voorgestelde dekking tegen de spelregels waaraan wij ons gecommitteerd hebben. Om die reden zullen wij tegenstemmen.

Mevrouw **BAS** (D66): Voorzitter! Onze stemverklaring heeft dezelfde strekking. Stagelopen is een verplicht onderdeel en ook een belangrijk onderdeel. Natuurlijk moeten wij hier als gemeente iets aan doen, maar de dekking van motie 191 is niet solide. Daarom zullen wij de motie niet steunen.

Motie 191 wordt hierna bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties Stadsbelang Utrecht, PvdA, CDA, PvdD, ChristenUnie en Student & Starter ervoor stemmen en de leden van de fracties van GroenLinks, VVD, SP en D66 ertegen.

Aan de orde is de stemming over motie 193 (Genoeg getreuzeld met die blauwe zone op de woonboulevard).

Motie 193 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA en PvdA ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 195 (Slimme routes, toegankelijke routes).

Motie 195 wordt bij handopsteken met algemene stemmen aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 197 (Stadhuisplein autovrij).

De heer **POST** (PvdA): Voorzitter! Het vergroten van het voetgangersgebied staat ook in ons verkiezingsprogramma. Wij willen dat eigenlijk nog veel breder zien en betrekken daar ook graag onder meer het Janskerkhof en de Oudegracht bij. Wij vinden deze motie heel beperkt. Er komt nog een verhaal van de wethouder. Desondanks zullen wij met de motie instemmen, omdat wij die zien als steun bij de gesprekken die gevoerd zullen worden. Later komen wij graag terug op de bredere discussie.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Voorzitter! Een beetje à contrecœur zullen wij toch instemmen met deze motie. De randvoorwaarden moeten heel helder zijn, er moet draagvlak zijn, er moet ook draagvlak zijn in de omliggende straten, de bereikbaarheid moet gewaarborgd zijn en de financiën moeten aanwezig zijn. De wethouder heeft dat toegezegd, dus wij kunnen met de motie instemmen.



De heer **SCHIPPER** (SP): Wij stemmen in met hetgeen de heer Van Schie heeft gezegd.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ik vond dat de heer Schipper het goed verwoordde in het debat: de motie is ongedekt, of ze is staand beleid. Wij zijn er sowieso niet voor, dus wij stemmen tegen de motie.

Motie 197 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Stadsbelang Utrecht en CDA ertegen stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 199 (Gelijke kansen voor alle Utrechtse leerlingen).

Motie 199 wordt bij handopsteken met algemene stemmen aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 201 (Laat cultureel ondernemers zelfstandig ondernemen).

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Wij hebben hier een debatje over gevoerd. Ik deel de mening van de wethouder dat de motie eigenlijk overbodig is, omdat het gevraagde in de motie in 2020 of 2021 gewoon weer gebeurt.

Motie 201 wordt hierna bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fractie van Stadsbelang Utrecht ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 202 (Toets subsidieaanvragen op toelatingscriteria).

Motie 202 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, SP en Stadsbelang Utrecht ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 203 (24 uur bezetting politiepost Leidsche Rijn).

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Deze motie gaat heel duidelijk in op het onderzoeken of het in de motie gevraagde een interessante optie zou zijn. Dat vinden wij een heel goed idee. Laat dat onderzoek plaatsvinden. Wij stemmen voor de motie.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! De discussie komt heel vaak terug. Laten wij het maar eens onderzoeken, dan hebben wij een antwoord en kunnen wij daar voor eens en altijd een punt achter zetten, linksom of rechtsom. Wij zijn voor de motie.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Wij gunnen Leidsche Rijn alle goeds. In het verleden hadden wij ook op andere plekken bemane politiekantoren; dat zouden wij in het onderzoek graag willen meenemen. In die zin is de motie te smal en stemmen wij ertegen.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Ook de PvdA vindt het slim om het gevraagde onderzoek te doen. Laten wij daar vooral bij betrekken hoe men het in Rotterdam doet – digitaal, dus op een slimme manier.



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

157

Motie 203 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van D66, Stadsbelang Utrecht, CDA, PvdD en PvdA ervoor stemmen en de leden van de fracties van ChristenUnie, Student & Starter, GroenLinks, VVD en SP ertegen.

Aan de orde is de stemming over motie 204 (Breng VTH terug in Leidsche Rijn).

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Voor deze motie geldt hetzelfde: laten wij het maar onderzoeken, dan weten wij het. Anders blijft de heer Bos elk jaar een motie indienen.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Ik heb dezelfde stemverklaring. Laten wij dit onderzoeken, want het is interessant om er meer over te weten.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Bij VTH kun je geen aangifte doen. Op dit punt zien wij dus minder de noodzaak van het hanteren van een avondopenstelling. Daarom stemmen wij tegen de motie.

De heer **KLEUVER** (D66): Voorzitter! Om de verschillen met de vorige motie duidelijk te maken, sluiten wij ons aan bij de stemverklaring van mevrouw Haage.

Motie 204 wordt hierna bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PvdD, CDA en Stadsbelang Utrecht ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 207 (Sport en bewegen kernthema Utrechtse Volksgezondheid).

Motie 207 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van VVD, SP, Stadsbelang Utrecht en PvdD ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 208 (Rookvrij op en langs de sportvelden en schoolpleinen).

Motie 208 wordt bij handopsteken met algemene stemmen aangenomen.

Aan de orde is de stemming over motie 210 (Procedure opheffen betaald parkeren).

Motie 210 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van VVD, SP, Stadsbelang Utrecht en CDA ervoor stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 213 (Eenzaamheid aanpakken).

Motie 213 wordt bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van ChristenUnie, PvdD, PvdA, CDA, GroenLinks, SP en Stadsbelang Utrecht ervoor stemmen en de leden van de fracties van Student & Starter, VVD en D66 ertegen.

Aan de orde is de stemming over motie 214 (Versterk de sociale basis met Utrechtse ambtenaren).

Motie 214 wordt bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van SP, GroenLinks, CDA, PvdD en ChristenUnie ervoor stemmen en de leden van de fracties van D66, Stadsbelang Utrecht, VVD, PvdA en Student & Starter ertegen.



Aan de orde is de stemming over motie 215 (Geluidswerende maatregelen MotorCross op Lage Weide aanpakken).

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ik vond de reactie van de wethouder helder. De wethouder zei dat hij met de zaak bezig is. Wat ons betreft is de motie dus overbodig. Daarbij vinden wij dat in het dictum alle belangen genoemd zijn, behalve die van de motorcrossclub zelf. Wij gaan ervan uit dat de wethouder die belangen wel meeneemt. Wij zullen de motie niet steunen.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! De PvdA zal deze motie wel steunen. Wij willen graag dat de wethouder proactief aan het werk gaat om de patstelling te doorbreken en een oplossing voor het probleem te vinden.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Ik sluit mij aan bij de stemverklaring van de heer Van Waveren.

Motie 215 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PvdD, ChristenUnie, PvdA, GroenLinks en D66 ervoor stemmen en de leden van de fracties van CDA, VVD, SP, Stadsbelang Utrecht en Student & Starter ertegen.

Aan de orde is de stemming over motie 217 (Kappen met gratis maaltijden voor de raadsleden).

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Wij hebben geen enkel probleem met het betalen voor de maaltijden die wij hier krijgen. Daarom werken wij graag mee aan het uitvoeren van de motie. Wel hebben wij een probleem met de toon van de motie. Ik heb daar eerder al iets over gezegd. Wij kunnen ons niet vinden in het beeld dat er sprake zou zijn van een riant vergoeding voor het raadslidmaatschap. Wij gaan niet akkoord met de toon en de sfeer die de motie ademt. Daarom stemmen wij tegen de motie.

Mevrouw **FREYTAG** (Student & Starter): Voorzitter! Wij begrijpen dat de kosten snel kunnen oplopen, maar wij zien ook de meerwaarde van een gezamenlijke maaltijd. Wij stellen dan ook voor dat van nu af aan voorafgaande aan elke raadsvergadering een van de fracties kookt. Wij trappen graag af met een studentikoze pasta pesto.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Wij zijn het eens met D66 over de toon van de motie. Het gaat echter om het dictum. Wij willen graag betalen voor ons eigen eten. Dat noemen wij geen voer.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Wij zijn het eens met de opmerkingen over de toon van de motie. Die had volgens ons anders gekund. Wij vinden echter de strijd tegen verspilling belangrijker dan de toon van de motie. Wij zullen dus voorstemmen.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Toen ik dit in het presidium voorstelde, was daar geen meerderheid voor. Nu is die meerderheid er wel. De VVD vindt het een goed idee. Wij gaan gewoon lekker betalen voor ons eten.

Motie 217 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fractie van D66 ertegen stemmen.



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

159

Aan de orde is de stemming over motie 220 (Behoud bescherming Utrechtse soorten).

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Ik heb oprecht geen idee wat verstandig is in dezen, want ik heb er veel te weinig verstand van. Ik moet dus maar afgaan op de aanbeveling van de wethouder. Als wethouder Geldof en de Partij voor de Dieren het eens zijn, kan het geen heel slecht voorstel zijn. Wij zullen dus voorstemmen.

De heer **VAN EIJDHOVEN** (VVD): Voorzitter! Onzes inziens is de provincie goed in staat om zelf zicht op deze zaak te houden. De VVD is dus tegen de motie. Wij willen echter best de postzegel leveren voor het briefje.

Motie 220 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fractie van VVD ertegen stemmen.

*(De heer Van Schie overhandigt daarop mevrouw Van Esch een postzegel.)*

De **VOORZITER**: De ballonnenman!

Aan de orde is de stemming over motie 221 (Utrecht, sluit je aan bij Operatie Steenbreek).

Motie 221 wordt bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van ChristenUnie, Student & Starter, PvdD, PvdA, CDA, GroenLinks, Stadsbelang Utrecht en SP ervoor stemmen en de leden van de fracties van D66 en VVD ertegen.

Aan de orde is de stemming over motie 225 (Motie 101 Plus, digitaal burgerschap).

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Wij zijn erg voor het in de motie genoemde doel. Alleen vragen wij ons ten eerste af of het budget het probleem is en ten tweede vragen wij ons af of wij het curriculum van de scholen op deze manier moeten beïnvloeden. Wij zullen dus tegenstemmen, maar willen wel het signaal meegeven dat niet alle scholieren het in de motie gevraagde op dit moment in voldoende mate krijgen. Een gesprek hierover kan nooit kwaad.

Mevrouw **RAJKOWSKI** (VVD): Voorzitter! Daar wil ik mij bij aansluiten.

Mevrouw **METAAL-FROON** (CDA): Voorzitter! Ook het CDA sluit zich daarbij aan.

Motie 225 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van ChristenUnie, Student & Starter, PvdD, PvdA, Stadsbelang Utrecht en D66 ervoor stemmen en de leden van de fracties van GroenLinks, VVD, CDA en SP ertegen.

Aan de orde is de stemming over motie 226 (Veilige looproutes voor ouderen).

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Een punt van orde. Onze spreektijd in de tweede termijn was wat kort. Ik heb de wethouder gehoord. Hij zei dat Solgu met deze zaak bezig is. Ik doe de oproep aan de wethouder om de strekking van de motie bij Solgu onder de aandacht te brengen als er een inventarisatie gemaakt wordt en trek de motie in.



De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 226 is ingetrokken.

Aan de orde is de stemming over motie 228 (Kostendekkendheid leges maximaal 100 procent).

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Wij zijn voor het zo veel mogelijk kostendekkend maken van zaken, maar op enkele terreinen kan het een keer voorkomen dat dat wij daar anders over willen besluiten. Als wij de motie in die geest zouden kunnen lezen, stemmen wij er graag mee in.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! De ChristenUnie is altijd heel actief op dit thema. Wij vinden kruissubsidiëring een prima instrument, alleen moet je het wel op de juiste zaken toepassen en bijvoorbeeld niet op prostitutie, want daar heb je geen subsidie voor nodig. Hetzelfde geldt voor gokken. Wij stemmen dus tegen.

Motie 228 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van PvdD, Student & Starter en de ChristenUnie ertegen stemmen.

Aan de orde is de stemming over motie 229 (Voorkom verloedering in de hele stad).

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Ook ik heb een punt van orde. Met de lezing van de wethouder over de interpretatie op basis waarvan hij de motie kan overnemen, kunnen de VVD-fractie en de andere indieners instemmen. Wij kunnen de motie intrekken.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik stel vast dat motie 229 is ingetrokken.

Aan de orde is de stemming over motie 230 (Rookvrij op en langs de sportvelden en schoolpleinen. Voorkom verloedering in de hele stad).

Mevrouw **TIELEN** (VVD): Voorzitter! Aan de oorspronkelijke motie is iets toegevoegd. Op schoolpleinen en sportvelden zien wij veel jongeren, maar die zie ik niet elke dag in het stadhuis. Ik begrijp echter dat de wethouder zegt dat het voor hem gemakkelijker is om te onderhandelen als ook het stadhuis rookvrij is. Daarom zullen wij voor de motie stemmen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! In de eerste plaats merk ik op dat wij het niet heel chic vinden dat de suggestie wordt gewekt dat mevrouw Metaal haar naam onder de motie weggehaald heeft, aangezien haar naam nooit onder de motie heeft gestaan.

Inhoudelijk zijn wij het niet eens met de motie. Als gastvrij stadhuis moeten wij ook enige keuze kunnen bieden. Wij hebben vanavond ook gesproken over een beetje tolerantie naar de mensen die er anders in zitten. In het stadhuis hebben wij dat volgens mij prima geregeld. Wij vinden de motie te ver gaan en zullen ertegen stemmen.

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! De PvdA stemt graag voor deze motie, juist ook vanwege de voorbeeldfunctie. Twee van onze vijf raadsleden zijn gestopt met roken, dus veel succes aan de andere fracties! Dank aan de ChristenUnie voor het neerzetten van dit goede voorbeeld.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! In de motie wordt opgeroepen om het stadhuis "in overleg met



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

161

de gebruikers" rookvrij te maken. Ik acht mijzelf een gebruiker van het stadhuis, maar naast de gemeenteraad zijn er natuurlijk nog veel andere gebruikers van het stadhuis. Ik ben zeer benieuwd wat die vinden. Wij stemmen wel voor de motie, met deze kanttekening.

Mevrouw **PODT** (D66): Voorzitter! Het is mooi dat de ChristenUnie met deze motie kwam. Het leverde een leuke conversatie op in onze fractie. Wij vonden eigenlijk dat de heer Roodenburg deze stemverklaring had moeten afgeven, maar het feit dat hij niet bij stem is, geeft in feite al aan dat deze motie een heel goed idee is.

Motie 230 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fractie van CDA, alsmede de heer Bos ertegen stemmen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de tweede Bestuursrapportage 2016 (Jaargang 2016, nr. 100).

Mevrouw **HAAGE** (PvdA): Voorzitter! Mijn stemverklaring betreft alle voorstellen, behalve het voorstel tot vaststelling van de Nota subsidievoorstellen Cultuurnota 2017–2020. Met uitzondering van het laatstgenoemde voorstel kunnen wij met deze voorstellen instemmen.

Het voorstel wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA en Stadsbelang Utrecht ertegen stemmen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabel 2017 (Jaargang 2016, nr. 89).

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! De Partij voor de Dieren zal tegenstemmen. Wij hebben een geheel andere visie op parkeren en het heffen van parkeerbelasting in Utrecht. Daarom kunnen wij niet met het voorstel instemmen.

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Wij hebben weer een geheel andere visie op parkeerbelasting dan de Partij voor de Dieren, maar ook een heel andere visie dan het college. Wij zullen bij de stemming over de voorstellen uitgaan van onze tegenbegroting en afwegen of het desbetreffende voorstel daarin past. Wij zijn tegen dit voorstel.

Het voorstel wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van CDA, Stadsbelang Utrecht en PvdD ertegen stemmen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van precariobelasting 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabel 2017 (Jaargang 2016, nr. 90).

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! De Partij voor de Dieren stemt dit jaar nog wel voor de Verordening op de heffing en invordering van precariobelasting 2017, maar vindt dat de verduurzaming van deze belastingvorm aankomend jaar zal moeten plaatsvinden. Het is mogelijk om via deze vorm van belasting de stad een stukje duurzamer te maken. Wij hopen dat dit in 2018 ook daadwerkelijk het geval



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

162

zal zijn.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! De VVD stemt in met deze verordening, al hopen wij wel dat het dit jaar de laatste keer is. College, doe uw best!

Het voorstel wordt hierna bij handopsteken met algemene stemmen aangenomen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van afvalstoffenheffing 2017 (Jaargang 2016, nr. 91).

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Volgens mij is de visie van de Partij van de Dieren op de afvalstoffenheffing al bekend. Wij herhalen die elk jaar, dus dit jaar nogmaals. Het gedifferentieerde afvalstoffenheffingsstarief is nog steeds niet ingevoerd. Daarom blijven wij tegen.

Het voorstel wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat het lid van de PvdD-fractie ertegen stemt.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van de brug-, schut- en havengelden 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabellen 2017 (Jaargang 2016, nr. 92).

Dit voorstel wordt bij handopsteken met algemene stemmen aangenomen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van hondenbelasting 2017 (Jaargang 2016, nr. 93).

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Ik val in herhaling, maar ik zal mijn stemverklaring toch nogmaals afleggen. Wij zijn voor het afschaffen van de hondenbelasting en stemmen dan ook tegen het voorstel.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Ook wij zijn tegen hondenbelasting en zullen dus niet met het voorstel instemmen. Dat komt niet omdat ik een klein hondje heb; wij zijn gewoon principieel tegen.

Het voorstel wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van ChristenUnie, PvdA, GroenLinks, VVD, SP, D66 en Student & Starter ervoor stemmen en de leden van de PvdD, CDA en Stadsbelang Utrecht ertegen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van marktgelden 2017 (Jaargang 2016, nr. 95).

Dit voorstel wordt bij handopsteken met algemene stemmen aangenomen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van rioolheffing 2017 (Jaargang 2016, nr. 96).



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

163

De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! De SP is blij dat expliciet in beslispunt 2 de kapitaallasten eerlijk worden verdeeld tussen de kleinverbruikers en de grootverbruikers, in tegenstelling tot in het oorspronkelijke plan Watertaken het geval was. Daarmee kan het tarief voor beide groepen worden verlaagd. Daarom kunnen wij instemmen met de verordening.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! De lasten gaan omlaag voor Utrecht. Dat is een goede start. Daarom zijn wij het volmondig eens met dit voorstel.

Het voorstel wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fractie van Stadsbelang Utrecht ertegen stemmen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van rechten begraafplaatsen 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabel 2017 (Jaargang 2016, nr. 98).

Dit voorstel wordt bij handopsteken met algemene stemmen aangenomen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de Toeristenbelasting 2017 (Jaargang 2016, nr. 98).

Dit voorstel wordt bij handopsteken met algemene stemmen aangenomen.

Aan de orde is de stemming over amendement 49 (Regel nu meerjarige subsidie voor "de club van 7").

De heer **VAN WAVEREN** (CDA): Voorzitter! Zoals bekend zijn wij geen voorstander van het verder ophogen van het cultuurbudget. Wij zijn het ook niets eens met de voorgestelde bezuiniging. Wij stemmen derhalve tegen.

Amendement 49 wordt hierna bij handopsteken verworpen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van ChristenUnie, PvdD en PvdA ervoor zijn, en de leden van de fracties van Student & Starter, CDA, GroenLinks, VVD, Stadsbelang Utrecht, SP en D66 ertegen.

Aan de orde is de stemming over het Voorstel tot vaststelling van de Nota subsidievoorstellen Cultuurnota 2017-2020 (Jaargang 2016, nr. 99).

De heer **POST** (PvdA): Voorzitter! Het is erg jammer dat het voorstel om de club van zeven meer subsidie te geven het niet gehaald heeft, ondanks een positief advies van de commissie. Wij maken ons ernstig zorgen over het niet meegroeien van het cultuurbudget met de groei van de stad. Alles afwegende, zullen wij tegen het voorstel stemmen.

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Voorzitter! Ik vind de hele gang van zaken, met de commissie, het subsidiabel achten van bepaalde partijen die nu in feite de kous op de kop krijgen en ook nog eens het MOA-verhaaltje, werkelijk van de zotte. Er is hier echt iets niet goed gegaan. Het kan gewoon niet!

De **VOORZITTER**: Een stemverklaring.



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

164

De heer **BOS** (Stadsbelang Utrecht): Daarnaast willen wij graag 't Hoogt schrappen. Wij stemmen dus niet in met het voorstel.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! De Partij voor de Dieren is blij met de toezegging van de wethouder om te komen met een brief waarin zal worden ingegaan op de inzet op duurzaamheid bij de cultuursubsidieaanvragen. Wij zullen vanavond wel voorstemmen, maar betreuren dat het mede door ons ingediende amendement van de PvdA niet is aangenomen. De belangrijke keuzes voor subsidies hadden vanavond al gemaakt kunnen worden. Wij betreuren zeer dat dit niet is gebeurd. Wij schuiven nu een heel deel gewoon door naar de Voorjaarsnota.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik kan mij aansluiten bij de stemverklaring van de Partij voor de Dieren.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Voorzitter! Het proces is niet gegaan zoals de VVD zich dat had voorgesteld. Gelukkig hebben wij nu waarborgen dat wij een beter proces kunnen inrichten, zowel tussentijds als voor een volgende nota, waardoor heldere politieke keuzes mogelijk zijn. Op dit moment sluiten wij ons aan bij de keuzes die gemaakt zijn en stemmen wij in met het voorstel.

De heer **SCHIPPER** (SP): Voorzitter! Met de kwalificatie die ik er vanmiddag in eerste termijn aan heb gegeven, kan ik mij aansluiten bij de stemverklaring van de VVD.

Het voorstel wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van Student & Starter, ChristenUnie, PvdD, GroenLinks, VVD, SP en D66 ervoor stemmen en de leden van de PvdA, CDA en Stadsbelang Utrecht ertegen.

Aan de orde is de stemming over motie 189 (Perspectief voor de zeven).

De heer **POST** (PvdA): Voorzitter! Deze motie is boterzacht. In de motie wordt gezegd dat de huidige begrotingsystematiek het niet toelaat om bij de begrotingsbehandeling tot een integrale afweging te komen. Dat is echt onzin. De meerderheid van de raad heeft namelijk net de subsidies vastgesteld. Daar gaat het nu dus over. De zeven instellingen hebben het recht om te weten waar zij aan toe zijn. Bij het aannemen van de motie blijft de onzekerheid voortduren. Daar worden de instellingen helemaal niets wijzer van. Daarom stemmen wij tegen de motie.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Het amendement van de PvdA was veel en veel beter dan deze motie. Deze motie is second best. Wij zullen daar toch mee instemmen.

De heer **VAN OOIJEN** (ChristenUnie): Voorzitter! Ik sluit mij opnieuw aan bij de stemverklaring van de Partij voor de Dieren.

Motie 189 wordt hierna bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de PvdA-fractie ertegen stemmen.

Aan de orde is de stemming over de Begrotingswijziging BBV (Jaargang 2016, nr. 102).

Dit voorstel wordt bij handopsteken met algemene stemmen aangenomen.



De **VOORZITTER**: Dames en heren! Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van de behandeling van de Programmabegroting 2017. Ik bedank iedereen die voor en achter de schermen heeft bijgedragen aan de voorbereiding van deze begroting.

Ik wens u allen wel thuis.

De voorzitter sluit hierna, aangezien niets meer aan de orde is, de vergadering.



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

166

INHOUD:

Opening van de vergadering	Pag. 1
Agenda vaststellen	Pag. 1
Ingekomen stukken	Pag. 1
Notulen van het vragenuur en raadsvergadering van 27 oktober 2016	Pag. 2
Slotdebat programmabegroting 2015 c.a.	pag. 2
1. Voorstel tot vaststelling van de Programmabegroting 2017 (Jaargang 2016, nr. 101)	Pag. 2
2. Voorstel tot vaststelling van de tweede Bestuursrapportage 2016 (Jaargang 2016, nr. 100)	Pag. 2
3. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabel 2017 (Jaargang 2016, nr. 89)	Pag. 2
4. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van precariobelasting 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabel 2017 (Jaargang 2016, nr. 90)	Pag. 2
5. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van afvalstoffenheffing 2017 (Jaargang 2016, nr. 91)	Pag. 2
6. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van de brug-, schut- en havengelden 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabellen 2017 (Jaargang 2016, nr. 92)	Pag. 2
7. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van hondenbelasting 2017 (Jaargang 2016, nr. 93)	Pag. 2.
8. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van marktgeldden 2017 (Jaargang 2016, nr. 95)	Pag. 2
9. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van rioolheffing 2017 (Jaargang 2016, nr. 96)	Pag. 2
10. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de heffing en invordering van rechten begraafplaatsen 2017, inclusief de daarbij behorende tarieventabel 2017 (Jaargang 2016, nr. 98)	Pag. 2



Middag- en avondvergadering van 10 november 2016

167

11. Voorstel tot vaststelling van de Verordening op de Toeristenbelasting 2017  
(Jaargang 2016, nr. 98) Pag. 2
12. Voorstel tot vaststelling van de Nota subsidievoorstellen Cultuurnota  
2017-2020 (Jaargang 2016, nr. 99) Pag. 2
13. Begrotingswijziging BBV (Jaargang 2016, nr. 102) Pag. 2



Gemeente Utrecht

2 0 1 6

## NOTULEN VRAGENUUR

Vragenuur – 17 november 2016

Vragenuur, gehouden op donderdag 17 november 2016 te 17.00 uur.

Voorzitter: de heer A. van Waveren.

Aanwezig zijn de leden: De Boer, Bouazani, Brussaard, Eggermont, Ferket, Freytag, Van Eijndhoven, Van Esch, Gilissen, İşik, Paardekooper, Rajkowski, Te Ronde, Tielen, Scally, Van Schie, Schipper, Van Waveren, Verschuure en Weistra.

Tevens zijn aanwezig: burgemeester Van Zanen en de wethouders Diepeveen, Geldof, Van Hooijdonk en Jansen.

Griffier: de heer F. Lith.

### Opening.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Ik open het vragenuur. Ik heet u hartelijk welkom. Het regime is bekend. Twee minuten spreektijd voor het stellen van de vragen en drie minuten voor het antwoord van het college. Daarna is er de mogelijkheid voor één aanvullende vraag. Ik zal streng zijn. Wij proberen alle ingekomen vragen te behandelen.

### 1. Vragen van mevrouw Paardekooper (GroenLinks) inzake "Gevolgen nieuwe omgevingswet voor spetterbadjes".

Mevrouw **PAARDEKOOPER** (GroenLinks): Voorzitter! In 2014 en 2015 heeft de gemeente vrijwel alle spetterbadjes opgeknapt en gerenoveerd. Ze kunnen weer jaren mee. De GroenLinks-fractie bereikte signalen dat de Utrechtse spetterbadjes in 2018 moeten sluiten omdat de huidige wetgeving zal opgaan in de Omgevingswet. Dat brengt met zich mee dat de regels met betrekking tot hygiëne worden aangescherpt.

De spetterbadjes, die verspreid over de stad in de zomer verkoeling brengen, worden meestal door burgers beheerd. De gemeente controleert ze één keer per jaar, aan het begin van het seizoen. Als het nodig is, maakt de gemeente de badjes schoon. Verder zorgen omwonenden voor het beheer.

Wij horen dat de wetgeving zodanig wordt aangescherpt dat het water dagelijks moet worden gecontroleerd op chloor, zuurgraad, fecale en intestinale enterokokken alsmede op doorzichtigheid en dat vloer en wanden worden gedesinfecteerd voordat het badje wordt gevuld. GroenLinks heeft daarom de volgende vragen aan het college.

1. Is het juist dat de spetterbadjes onder andere wetgeving zullen vallen? Zo ja, wat zijn de consequenties voor wat betreft de vereisten voor spetterbadjes?
2. Voorziet het college dat de spetterbadjes nog beheerd kunnen worden door burgers, zoals nu het geval is? Zo nee, welke beheervorm voorziet het college dan?
3. Welke gevolgen zal eventuele nieuwe wetgeving hebben voor het aantal badjes alsmede voor de openstelling ervan?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Het ziet er inderdaad naar uit dat de spetterbadjes zullen vallen onder de Omgevingswet. Het deel dat voor de spetterbadjes relevant is, kan in de komende periode nog worden gewijzigd. De wet treedt op z'n vroegst in 2019 in werking. Het college blijft te ontwikkeling van de wet uiteraard volgen. Wij zijn hierover uiteraard in gesprek met het Rijk. Wij zullen ons tijdig voorbereiden op eventuele gevolgen. Als het nodig is, zullen wij de commissie informeren.



Vragenuur van 17 november 2016

2

Het antwoord op vraag 2. Omdat de reikwijdte en het uitvoeringsbesluiten van de wet nog niet volledig bekend zijn, kunnen wij de consequenties voor het beheer niet duidelijk inschatten. Wij volgen de ontwikkelingen. Wij zullen indien nodig hierover met het Rijk spreken en de raad daarover informeren.

Het antwoord op vraag 3. Het antwoord op deze vraag heb ik betrokken bij mijn antwoorden op de vorige vragen.

De heer **VAN EIJDHOVEN** (VVD): Voorzitter! Ziet de wethouder nog andere ongewenste neveneffecten van de wet op het beheer van gemeentelijke zaken?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Dat is een zeer ruime vraag. Daarvan is mij op dit moment niets bekend. Wij houden de spetterbadjes goed in de gaten. Dat is een van de dingen die in de stad leuk met burgers zijn geregeld. Men zal begrijpen dat ook ons dat aan het hart gaat. Wij hebben korte lijnen met het Rijk. Wij zullen dit punt inbrengen. Wij moeten als dat kan negatieve bijwerkingen voorkomen.

Mevrouw **PAARDEKOOPER** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben blij dat wij nog bericht krijgen.

## 2. Vragen van mevrouw Paardekooper (GroenLinks) inzake financiële stukken landgoederen.

Mevrouw **PAARDEKOOPER** (GroenLinks): Voorzitter! De Vrienden van Amelisweerd hebben na enkele pogingen om inzage te verkrijgen in de inkomsten en uitgaven van de landgoederen (financiële jaarverslagen 2014 en 2015, begroting 2016 en 2017), een WOB-aanvraag gedaan. Die is niet gehonoreerd. Een van de redenen daarvan is dat de gemeente aanvoerde dat de stukken nog niet gereed waren. Die zouden half november gereed zijn, maar men heeft nog niets ontvangen.

1. Is het niet vreemd dat het financiële jaarverslag 2014 eind 2016 nog niet gereed is?
2. Is er geen sprake van een Europese subsidie voor de Landgoederen, namelijk de EFRO-subsidie en stelt die niet als voorwaarde onder meer dat de gehele administratie te allen tijde inzichtelijk is? Is het niet mogelijk om de gehele afrekening van de EFRO-subsidie alvast inzichtelijk te maken?
3. Is de gemeente bereid om de financiële jaarverslagen 2014 en 2015 alsmede begroting 2016 en 2017 van de landgoederen ten spoedigste openbaar te maken?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. In het WOB-besluit is niet alleen aangegeven dat de stukken nog niet gereed zijn, maar ook dat die eerst aan de raad moeten worden verstrekt. Het WOB-verzoek betrof overigens niet het jaarverslag 2014, maar de financiële rapportage 2012-2015. Begin december a.s. zal dat gereed zijn en de raad worden toegestuurd. Daarna ook aan de WOB-verzoeker.

Het antwoord op vraag 2. Er is inderdaad sprake van een Europese subsidie voor de landgoederen ten behoeve van de uitvoering van het programma Toekomstvisie. Een voorwaarde is dat tweemaal per jaar financieel en inhoudelijk een voortgangsrapportage wordt ingediend. De rapportage over de EFRO-subsidie, over de periode 2012-2015, komt binnenkort beschikbaar als onderdeel van de rapportage van de uitvoering toekomstvisie Landgoederen. Wij verwachten dat die begin december de raadscommissie wordt toegestuurd.

Het antwoord op vraag 3. Uiteraard zijn wij daartoe bereid. Ik heb gezegd dat wij de raad de genoemde documenten begin december zullen toesturen.

## 3. Vragen van mevrouw Van Esch (PvdD) inzake kunstgras in parken.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Van onze PvdD-collega's in Leiden vernamen wij dat de gemeente Leiden stilzwijgend hele stukken kunstgras in openbare parken heeft aangelegd en hetzelfde ook op andere plekken wil doen. Op initiatief van de GroenLinks-fractie gaat de gemeente nu over op het aanleggen van hybride gras. Er komen duizenden plastic grassprietjes tussen echt gras te staan. Dat vindt de PvdD-fractie zeer onwenselijk, niet alleen vanwege de negatieve gevolgen voor de bodem, het water en de dieren, maar ook vanwege de Disneyficatie van het groen, zoals onze Leidsche collega in de gemeenteraad dat zo mooi noemde.

Wij hebben daarover de volgende vragen.



Vragenuur van 17 november 2016

3

1. Is ook de gemeente Utrecht bezig met het aanleggen van kunstgras en/of hybride gras in parken en andere natuurgebieden? Zo ja, dan ontvangen wij graag per e-mail de locaties en de nog beoogde locaties.
2. Zo nee, wat is de mening van het college over het aanleggen van kunstgras en hybride gras in parken en andere natuur?
3. Is het college bereid toe te zeggen géén kunstgras en hybride gras (meer) aan te leggen in parken en andere natuur?
4. Alleen indien de gemeente Utrecht inderdaad kunstgras en hybride gras heeft aangelegd: Is het college bereid om de al aangelegde stukken kunstgras en hybride gras in parken en andere natuur zo snel mogelijk te vervangen door natuurlijk gras?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Natuurgras heeft onze eerste voorkeur. In uitzonderingsgevallen wordt in Utrecht op plekken met een zeer hoge gebruiksdruk incidenteel kunstgras toegepast, vaak op verzoek en in overleg met burgers. In het Willem Alexanderpark ligt een stuk kunstgras ten behoeve van sportmogelijkheden. In het Archeologiepark en in Park Transwijk, Majellapark en Park De Gagel. Voor zover mij bekend, zijn er geen plekken en/of plannen voor hybridegras.

Het antwoord op vraag 2. Als uit ervaring blijkt dat de gebruiksdruk dermate hoog is dat gedurende lange perioden plassen ontstaan en het gras voor activiteiten niet bruikbaar is, bekijken wij of daaraan iets kan worden gedaan. Hybride of kunstgras is dan een mogelijkheid, maar eerst wordt onderzoek gedaan naar alternatieven, zoals het verbeteren van de ondergrond of drainage. Gras blijft kwetsbaar en vraagt veel beheer op intensief gebruikte locaties. Daarom wordt op sommige plekken gebruikgemaakt van kunstgras. Wij maken ook uitzonderingen voor voetbalveldjes en spelterreinen met sporttoestellen in verband met vallen, beheer en het ontstaan van modderpoelen.

Het antwoord op vraag 3. Natuurgras heeft de voorkeur. Wij overwegen alleen het gebruik van kunstgras in parken als zeer hoge gebruiksdruk dat noodzakelijk maakt en er geen andere mogelijkheden zijn, zoals het verbeteren van de ondergrond en het aanbrengen van drainage.

Zoals uit de eerder gegeven antwoorden blijkt, is ten gevolge van hoge gebruiksdruk het op sommige plaatsen gebruiken van kunstgras onvermijdelijk. Dan heeft een goede afweging plaatsgevonden. Wij overwegen niet om op die plaatsen natuurgras te gebruiken.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Dank voor de beantwoording. Ik ben benieuwd wat de zeer hoge gebruiksdruk inhoudt en wie de indicatie "zeer hoge gebruiksdruk" vaststelt.

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Dat gaat soms in overleg met omwonenden en gebruikers, bijvoorbeeld bij het sportveld in het Willem Alexanderpark. Als dat door sporters intensief wordt gebruikt, kan het een modderpoel worden. Dan stellen wij ons de vraag of het gebruik van kunstgras noodzakelijk is om de functionaliteit te kunnen waarborgen waar de mensen prijs op stellen. Dat is maatwerk.

Ik zal mevrouw Van Esch per e-mail een overzicht van die locaties doen toekomen.

#### 4. Vragen van mevrouw Tielen (VVD) inzake "Accepteren Utrechtse asielzoekers betaald werk"?

Mevrouw **TIELEN** (VVD): Voorzitter! Afgelopen vrijdag 11 november jl. berichtte De Volkskrant in een artikel met de kop "Asielzoekers weigeren werk door eigen bijdrage opvang" over statushouders die weigeren aangeboden betaald werk aan te nemen. De genoemde reden van werkweigering is het feit dat het verdiende loon wordt verminderd met een eigen bijdrage aan het verblijf in opvanglocaties. "Statushouders met een gezin houden maximaal € 196,00 per maand over", bericht de krant.

De VVD-fractie vindt voor nieuwkomers werken een van de beste manieren om te kunnen meedoen, de taal te leren en te integreren. Het is de wens van de VVD-fractie dat werken leidend is bij alle keuzes die voor en door asielzoekers die in dit land worden gemaakt, zeker ook in de specifieke "Utrechtse aanpak" (plan Einsteindreef) die door dit college is geïnitieerd. Deze berichtgeving leidt tot de volgende vragen:

1. Is het college bekend met het genoemde artikel?
2. Is het college op de hoogte of ook statushouders in Utrecht in 2015 en 2016 hebben geweigerd om betaald werk aan te nemen? Kan het college aangeven om hoeveel statushouders het gaat en wat de reden is van dergelijke weigering?



Vragenuur van 17 november 2016

4

3. Is het college het met de VVD-fractie eens dat werk een belangrijke prioriteit moet zijn in de opvang en integratie van asielzoekers? Onderschrijft het college de wens van de VVD-fractie om betaald werk leidend te laten zijn bij de andere keuzes voor en door statushouders? Zo nee, waarom niet?
4. Op welke wijze maakt het college werk van betaald werk voor statushouders die in Utrecht in een opvanglocatie verblijven?
5. Wat zal het college doen om ervoor te zorgen dat statushouders betaald werk accepteren?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen. Het college is uiteraard bekend met het artikel in de Volkskrant. In algemene zin is het belangrijk om op te merken dat zolang asielzoekers in een opvanglocatie verblijven, zij primair vallen onder de verantwoordelijkheid van het Rijk, het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA). Een deel van hen mag niet werken. Als vluchtelingen nog in procedure zijn, mogen zij het eerste halfjaar geen betaald werk verrichten. Statushouders die in afwachting zijn van huisvesting en nog in de opvang verblijven – daarop leek men te doelen in het genoemde artikel in De Volkskrant van afgelopen vrijdag – mogen op vrijwillige basis werken. Zij hebben echter geen arbeidsplicht. Wij kunnen dus niet aangeven of en in welke mate dit zich in Utrecht heeft voorgedaan.

Wij zijn het uiteraard met de VVD-fractie eens dat activering en werk bij integratie prioriteit hebben. Zoals bekend, worden in het plan Einstein cursussen ondernemerschap voor asielzoekers en geïnteresseerde wijkbewoners uit Overvecht aangeboden. Ook worden opleidingsniveau en werkervaring van asielzoekers met behulp van een assessment direct in beeld gebracht. Deze aanpak is zowel bedoeld voor vluchtelingen die geen verblijfsvergunning krijgen en moeten terugkeren als voor vluchtelingen die wel een status krijgen. Voor deze laatstgenoemde groep bevordert dat de integratie en draagt het bij aan het vinden van betaald werk. In aansluiting daarop houden sinds half oktober 2016 Werk en Inkomen en Vluchtelingenwerk gezamenlijke intakes voor statushouders. Voordien gebeurde dat gescheiden. Wij zijn in overleg met het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA) om voor statushouders deze intake al tijdens de opvang te laten plaatsvinden, als het gaat om personen van wie het duidelijk is dat die in Utrecht zullen worden gehuisvest, maar die nog in afwachting zijn van een woning.

Mevrouw **TIELEN** (VVD): Voorzitter! Ik constateer dat ik geen echt achtwoord heb gekregen op mijn vraag. De wethouder zegt dat hij daarvan geen voorbeelden heeft. Heeft de wethouder helemaal geen cijfers over het aantal banen dat statushouders wordt aangeboden en hoe vaak die wel of niet worden aangenomen?

De heer **DIEPEVEEN** (wethouder): Voorzitter! Dat denk ik wel. Ik kan die cijfers echter op dit moment niet geven. Het bijzondere van de gevallen waarover De Volkskrant spreekt, is dat het mensen zijn die in de opvang verblijven, maar ook een status hebben. Daarvan zeg ik dat het een groep mensen is die weliswaar mag werken, maar daartoe niet is verplicht. Hun wordt geen arbeid aangeboden. Dat gebeurt pas na hun huisvesting. Dan pas beginnen de trajecten van Werk en Inkomen te lopen. Mevrouw Tielen vraagt naar de laatste groep die de opvang al heeft verlaten. Voor die groep is Werk en Inkomen actief aan het bemiddelen.

#### 5. Vragen van de heer Weistra (GroenLinks) inzake "Snorscooters van de drukke Utrechtse fietspaden".

De heer **WEISTRA** (GroenLinks): Voorzitter! De fractie van GroenLinks is blij dat sinds 14 maart jl. brommers met geel kenteken op vrijwel geen enkel fietspad meer mogen rijden. Helaas geldt hetzelfde niet voor snorbrommers omdat een helmplicht ontbreekt. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft echter begin deze maand een conceptbesluit voor internetconsultatie uitgezet, waarin ze het mogelijk maakt snorbrommers van fietspaden te weren en hun verplicht om een helm te dragen. Dat gaat om drukke fietspaden. Volgens de GroenLinks-fractie komen vele Utrechtse fietspaden hiervoor in aanmerking. Bedenk alleen al dat de top drie van de drukste fietspaden van Nederland in Utrecht ligt: Smakkelaarsveld, Jaarbeursplein en Vredenburg. Daarom de volgende vragen aan het college.

1. Is het conceptbesluit bekend bij het Utrechtse college?
2. Deelt het college de mening van de GroenLinks-fractie dat het weren van snorbrommers van fietspaden een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid op de Utrechtse fietspaden, de gezonde lucht die fietsers inademen en de aantrekkelijkheid van Utrecht als fietsstad in het algemeen?



De minister stelt voor dat snorbrommers alleen op bepaalde fietspaden en op bepaalde momenten naar de rijbaan mogen worden gestuurd. De Fietsersbond heeft gezegd dat geen goed idee te vinden en dat voor elk fietspad apart een verkeersbesluit moet worden genomen.

3. Kan het college met het conceptbesluit uit de voeten, in het bijzonder op dit punt?

In de toelichting op het besluit wordt de situatie in Amsterdam genoemd als aanleiding om de mogelijkheid te bieden om snorscooters van het fietspad te weren. De minister schrijft dat er beperkte vraag is naar de mogelijkheid om snorbrommers van fietspaden te weren. Dat verbaast mij.

4. Deelt het college deze analyse? Heeft het de minister geïnformeerd over de behoefte in Utrecht?

5. Zal de gemeente een inbreng leveren op de internetconsultatie? Zo ja, is ze bereid deze aan de raad te sturen?

De wethouder heeft eerder toegezegd met BOVAG en andere belanghebbenden in gesprek te gaan om de meest vervuilende brommers en scooters uit Utrecht te weren.

6. Hoe staat het met deze gesprekken?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Ik ken het besluit uiteraard. Dat voorziet voor een deel in de behoefte. Wij hebben TNO eerder gevraagd om onderzoek te doen naar brom- en snorfietsen. Dat ging specifiek om luchtkwaliteit. De bijvangst van dat onderzoek is dat blijkt dat brom- en snorfietsen eigenlijk even hard rijden. Volgens de regels moet dat niet kunnen, maar het is wél zo. Dat maakt dat snorfietsers op fietspaden een problematisch verschijnsel zijn. Uit het onderzoek blijkt dat het voertuigen zijn met vervuilende emissies, dus ook in termen van gezondheid is het belangrijk. Dat is één van de zaken die wij in de consultatie willen meegeven. Op dit moment kunnen alleen doorstroming en verkeersveiligheid redenen zijn om snorfietsers naar de rijbaan te sturen. Wij willen daaraan milieuoverwegingen en gezondheid toevoegen. In het conceptbesluit staat dat het alleen per wegvlak kan en dat men dat steeds moet onderbouwen. Wij zouden liever met zones werken en per zone onderbouwen. Daarbij speelt het feit een rol dat men moet kunnen laten zien dat snorfietsers naar de rijbaan sturen verantwoord is. Dat moet echter wél kunnen. Het moet veilig zijn. Dat uitgangspunt delen wij allemaal.

Wij denken dat dit geen maatregel voor heel Nederland hoeft te zijn. De snorfiets is overigens een gekke categorie, ook internationaal gezien, dus ik kan mij voorstellen dat wij inzake deze categorie een heroverweging maken, zeker in een tijd met allerlei mooie elektrische fietsen. Vooralsnog bestaat de snorfiets echter, maar in het bijzonder in het stedelijke gebied op vrijliggende fietspaden leidt die tot problemen. De G4 zijn hierover altijd gezamenlijk opgetrokken. Wij hebben besloten dat Amsterdam het woord voert. Ik denk dat de maatregel vooral voor het stedelijke gebied nuttig is. Wij zullen op de internetconsultatie reageren. De hoofdboodschap zal zijn: zones, milieu- en gezondheidsoverwegingen.

De gesprekken met BOVAG lopen. Wij hebben door Royal HaskoningDHV onderzoek laten doen naar de overlast van snorfietsen en brommers. Dat gaat ook over de vraag welke maatregelen wij moeten nemen. Wij hopen daarover begin 2017 meer resultaten te kunnen melden.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Voorzitter! Ik denk dat vooral de snelheid van de snorbrommers een probleem is. Wat heeft de wethouder gedaan aan handhaving op de snelheid van de bromscooters? Is dat niet de kern van de oplossing?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Ik mag helaas niets doen. Mocht ik dat maar. Ook daarover voeren wij gesprekken met het Rijk. Wij spreken echter wél met de politie. Ik meen dat ook dat een van de onderdelen is van het actieplan van de fracties van D66 en GroenLinks. Wij hebben aangegeven elk jaar met de politie afspraken te maken over waar en hoe vaak ze op snelheden controleert.

De heer **TE RONDE** (D66): Voorzitter! Ik dank de wethouder voor het beantwoorden van de vragen. Zij zegt dat Utrecht tijdens de consultatieronde zal reageren. Zal Utrecht dat alleen doen?

Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Wij zullen zelf reageren, maar ook dit overleg is met Amsterdam afgestemd. Amsterdam en wij weten wat wij doen en dat dit congruent is.

De heer **WEISTRA** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de wethouder voor de beantwoording van de vragen. Is Utrecht er klaar voor? Stel dat de minister een besluit neemt. Binnen hoeveel tijd kan dit dan op de fietspaden worden toegepast?



Mevrouw **VAN HOOIJDONK** (wethouder): Voorzitter! Ik ben vergeten te zeggen dat wij om goede borden zullen vragen. Dat is een bekende discussie. Als het een wet is die van kracht is geworden, dan zal dat theoretisch binnen een aantal maanden moeten kunnen. Ik vind dat wij een zorgvuldige afweging moeten maken over de vraag waar het behulpzaam en verantwoord is. Dan helpt het dat wij het onderzoek hebben laten doen, zodat wij weten waar mensen overlast ervaren.

6. Vragen van de heer Eggermont (SP), mede namens de fracties van D66 en Stadsbelang Utrecht inzake "Verkiezingsborden zijn podia van vrije meningsuiting".

De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! In maart a.s. zijn er weer verkiezingen. Daar hoort bij dat verkiezingsborden worden geplaatst. Dat is een mooie traditie. Eerst zijn er de eerste affiches. De rest komt erbij. Een levendige strijd om de mooiste plekjes. Burgers bemoeien zich ermee. Er worden snorren geschilderd. Er worden teksten bij gezet. Af en toe zien wij een zelfgemaakte poster verschijnen. Iemand denkt dat men zelf de hele boel kan volhangen, maar dat wordt dan bestreden. Dit dreigt nu te worden vervangen door een steriel reclamebord met voorgeplakte posters en een plakverbod. Dat is naar onze mening geen verbetering. Het is een inbreuk op de vrijheid van iemand die een mening wil uiten. Daarom stellen wij de volgende vragen.

1. Is het college het met de genoemde fracties eens dat de overheid alleen haar neutraliteit kan bewaken door alle mogelijke meningen ten aanzien van de Tweede Kamerverkiezingen gelijke mogelijkheden te geven voor het uiten van hun mening? Zo ja, hoe valt dit te rijmen met vooraf geplakte borden met alleen deelnemende partijen en het uitsluiten van andere meningen?
2. Hoe wil het college het voorgestelde plakverbod handhaven? Zijn er extra middelen vrijgemaakt binnen het handhavingsprogramma? Welke handhaving denkt het college in deze periode te verminderen?
3. Is het college van mening dat het plakverbod bij de rechter zal standhouden aangezien aan de ene mening een privilege wordt gegeven, maar een andere wordt uitgesloten?
4. Is het college het met de genoemde fracties eens dat beter kan worden afgezien van dit experiment en dat het speelveld van meningsuiting weer gelijk wordt door het plaatsen van lege verkiezingsborden?

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. De aanplakborden die bij eerdere verkiezingen zijn geplaatst, zijn alleen beschikbaar voor de aan de verkiezing deelnemende partijen. Dat werd aangegeven in een tekst die boven het bord werd geplaatst. Op zichzelf verandert door dit experiment niets aan de situatie. Alleen bij het referendum hebben wij op de verkiezingsborden ruimte gecreëerd. Dat is echter een totaal andere situatie.

Het antwoord op vraag 2. Op de gemeentelijke site staat: "Zelf posters plakken is niet toegestaan". Als het anders is, hoor ik het graag. Een algemeen plakverbod kan helemaal niet, zeker niet als die meningsuitingen betreffen. De heer Eggermont beschrijft de situatie van vroeger die mij als romanticus aanspreekt. Er verandert qua handhaving niets. Als op de verkiezingsborden racistische uitingen staan of er wordt een dansavond aangekondigd, zullen wij ingrijpen. Wij hoeven het handhavingsprogramma niet aan te passen. Wij blijven hetzelfde doen.

Het antwoord op vraag 3. Zoals eerder gezegd, werd voor de verkiezingen voorheen gebruikgemaakt van de gewone aanplakborden. Men kan op allerlei manieren meningen uiten. Er zijn ook algemene plakplaatsen, maar dat zijn er niet veel meer. Ik denk dat wij die staande kunnen houden. Ik weet niet wat de rechter zal zeggen.

Het antwoord op vraag 4. Het college vindt niet dat het speelveld van meningsuiting wordt belemmerd door dit experiment. Er wordt uitvoering gegeven aan een verzoek van het presidium. Daarom wordt dit experiment gedaan.

De heer **BRUSSAARD** (CDA): Voorzitter! Wordt het aantal borden minder omdat voorgeplakte borden duurder zijn?

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Voorzitter! Het aantal borden blijft 74.

Mevrouw **DE BOER** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb hierover wel 100 vragen, maar ik mag er maar één stellen. Als het zo doorgaat, zullen ongeveer 38 partijen meedoen aan de verkiezingen. Betekent dit dat wij posters op briefkaartformaat te zien krijgen, of komen er megaborden?



Vragenuur van 17 november 2016

7

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Voorzitter! Dat zou zomaar kunnen. Dan zal tussen twee kwaden worden gekozen. Briefkaarten lijken mij erg klein. Die voldoen niet aan de bedoeling van verkiezingsborden, namelijk het publiek tonen dat er verkiezingen zijn en dat er iets te kiezen valt. Een andere kwade keuze is dat wij op de genoemde 74 plekken enorme borden neerzetten, die het zicht, het beeld en het enthousiasme voor de verkiezingen zullen verminderen. Mevrouw De Boer heeft echter gelijk. Als dit systeem er komt, zijn alle verkiezingsposters even groot, dus kleiner dan de meest brutale plakker.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Is de burgemeester het met de D66-fractie eens dat het experiment misschien wat beperkter van omvang moet zijn – bijvoorbeeld één bord – en dat de rest normaal van omvang is?

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Voorzitter! De romanticus spreekt hier niet, maar de burgemeester namens het college wel. Ik ga ervan uit dat wordt gehandeld in lijn met het verzoek van het presidium om dit te doen. Dat verzoek luidt niet om het met één bord te proberen.

De heer **GILISSEN** (VVD): Voorzitter! Volgens mij is het aantal vergaderingen van het presidium radicaal teruggebracht. Wij vinden dat een goede ontwikkeling. Denkt de burgemeester niet dat het verstandig is om dit punt nog even te laten terugkomen in de volgende vergadering van het presidium?

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Voorzitter! Dat kan natuurlijk. De volgende vergadering van het presidium gebeurt voor het laatst in de oude stijl. Ik hecht er echter aan om op te merken dat inmiddels aan dat verzoek uitvoering is gegeven. Als wij het praktisch willen houden, ben ik er voorstander van om zo snel mogelijk te laten weten hoe de raad erover denkt, zodat wij dan iets kunnen doen.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Dat hebben de aanwezige leden van het presidium goed gehoord.

De heer **EGGERMONT** (SP): Voorzitter! Ik heb een vraag over het plakverbod. Ik hoorde de burgemeester zeggen dat andere meningen ook op andere plekken worden gegeven, maar dat het er niet veel meer zijn. Ik heb de APV erop nageslagen. In de toelichting op artikel 4.4 staat dat het plakverbod in de stad kan worden gehandhaafd als er per 10.000 inwoners minimaal één algemeen toegankelijk bord is. Voldoet de stad daaraan? Hebben wij op dit moment sowieso de kans dat in Utrecht vrij kan worden geplakt?

De heer **VAN ZANEN** (burgemeester): Voorzitter! Ik vermoed dat als de algemene plakplaatsen worden bedoeld – daar waren er vroeger meer van – wij de norm niet meer halen. Dat is een vermoeden.

Er is geen sprake van een algemeen verbod. Dat kan niet, want de meningsuiting is erbij betrokken. In de toelichting, waaruit de heer Eggermont citeert, staat dat er alleen sprake is van inbreuk op het door artikel 7 van de Grondwet gewaarborgde grondrecht als de bekendmaking in het algemeen wordt verboden of van een voorafgaand overheidsverlof afhankelijk is gesteld. Ik wil niet oproepen tot wildplakken, maar ik acht het recht op vrije meningsuiting hoog. Behalve als er sprake is van een eindeloos juridisch debat – daarvoor heb ik meer munitie nodig, want ik wil dat niet en het college al helemaal niet – leidt het experiment niet tot verandering ten opzichte van de gangbare praktijk sinds de jaren vijftig.

#### 7. Vragen van mevrouw Bouazani (PvdA) inzake de storing in de Stadsbaantunnel.

Mevrouw **BOUZANI** (PvdA): Voorzitter! Op 26 oktober jl. trok de kermis op het Berlijnplein in Leidsche Rijn dermate veel stroom dat installaties in de ondergelegen Stadsbaantunnel verstoord raakten en Rijkswaterstaat genoodzaakt was de tunnel tijdelijk af te sluiten. Dat had een kleine verkeerschaos tot gevolg. In reactie op vragen van het AD is aangegeven dat de gemeente zou uitzoeken hoe dit kon gebeuren.

Op deze locatie zijn evenementen tot 20.000 bezoekers mogelijk. De PvdA-fractie maakt zich zorgen over wat dit kan betekenen voor de verkeerssituatie als dergelijke, of zelfs grotere evenementen kunnen worden georganiseerd.



1. Heeft het college inmiddels helder wat de precieze oorzaak was van het verstoord raken van de installaties in de Stadsbaantunnel? Zo ja, wat was de oorzaak? Zo nee, wanneer verwacht het college de raad hierover te kunnen informeren?
2. Wat betekent de ontstane situatie voor toekomstige evenementen op het Berlijnplein?
3. Kan de wethouder aangeven wat de gevolgen zijn voor de Stadsbaantunnel wanneer er grote evenementen plaatsvinden en er tot 20.000 bezoekers op het evenemententerrein staan te springen?
4. Welke maatregelen neemt het college om herhaling te voorkomen?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Op de tunnel stond een generator ten behoeve van de elektriciteit van de kermis. Waarschijnlijk heeft de generator een magnetisch veld opgewekt dat de verkeersslussen in het wegdek van de Stadsbaantunnel verstoorde. Na het verplaatsen van de generator en het bijplaatsen van een tweede generator draaide de kermis zonder verdere verstoring van de tunnel. Bij een storing gaat de tunnel dicht.

Het antwoord op vraag 2. Door het gebruik van verscheidene generatoren en door die op een andere plaats neer te zetten, wordt niet verwacht dat verstoringen nog optreden.

Het antwoord op vraag 3. De tunnel kan het springen van 20.000 bezoekers op de Stadsbaantunnel verdragen zonder schade op te lopen.

Het antwoord op vraag 4. De oorzaak ligt waarschijnlijk in generatoren die een magnetisch veld verspreiden. Wij hebben het probleem tijdens de kermis kunnen oplossen.

Mevrouw **VAN ESCH** (PvdD): Voorzitter! Ik ben benieuwd of de wethouder weet of er behalve generatoren andere mogelijkheden bestaan voor het opwekken van energie ten behoeve van grootschalige evenementen.

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Dat heb ik op dit moment niet paraat. Ik weet niet of er nog dikke aansluitingen komen. Ik weet wel dat wij die bij andere terreinen hebben. Ik zal moeten nagaan of dikke aansluitingen zijn gepland. Dat wordt gedaan door een collega die vanuit het programma Duurzaamheid dit soort dingen uitrolt. Ik zal de fractie daarover binnenkort per e-mail informeren.

De heer **VAN SCHIE** (VVD): Voorzitter! De vraag naar de vaste stroompunten bij evenemententerreinen was ook een vraag van de VVD-fractie. Wij zijn daarvan een groot voorstander. Graag worden ook wij daarover geïnformeerd.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Misschien kan via een memo de hele raad worden geïnformeerd.

De heer **GELDOF** (wethouder): Prima.

Mevrouw **BOUAZANI** (PvdA): Voorzitter! Ik hoor de wethouder zeggen dat het probleem waarschijnlijk aan de generatoren ligt. Wanneer en hoe weet hij dat de generatoren inderdaad de oorzaak zijn geweest?

De heer **GELDOF** (wethouder): Voorzitter! Er deed zich een verstoring voor. Toen ging de Stadsbaantunnel dicht. Bekeken is waaraan de verstoring lag. Men heeft een generator verplaatst. Ik heb begrepen dat er toen geen verstoring meer was, maar later weer wel. Er is een andere generator geplaatst en de draden zijn anders gelegd. Toen was er geen verstoring meer. Veiligheid gaat voor alles. De nieuwe opstelling is getest. Dat maakt het waarschijnlijk dat de genoemde generator inderdaad de oorzaak is geweest, want daarna kon de kermis draaien zoals beoogd.

#### 8. Vragen van de heer Brussaard (CDA) inzake "Maak een plan voor Wolvenplein en de Munt".

De heer **BRUSSAARD** (CDA): Voorzitter! Utrecht kent meerdere leegstaande, markante gebouwen die nog in eigendom zijn van de Staat, maar al in beheer zijn bij het Rijksvastgoedbedrijf om te worden afgestoten. Voorbeelden hiervan zijn rijksmonumenten zoals het gebouw aan het Wolvenplein, de Munt en het Pieter Baan Centrum aan de Gansstraat. In sommige gevallen wordt afstoten of transformatie al voorbereid. De directeur van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) zei zaterdag 5 november jl. op de radio dat de



verkoop van een aantal niet meer in gebruik zijnde gevangenissen in Nederland wordt voorbereid. De Munt schijnt al verkocht te zijn.

1. Hoeveel en welke panden met de nominatie "verkoop" heeft het Rijksvastgoedbedrijf op dit moment in Utrecht in beheer?

Op basis van artikel 9 van de Regeling Materieelbeheer Rijksoverheid 2006 heeft de gemeente een voorkeurspositie bij het verkopen van deze gebouwen.

2. Het college heeft op een vraag van de CDA-fractie in de raadsvergadering van 25 september 2014 aangegeven niet tot aankoop te zullen overgaan, wat de CDA-fractie nog steeds heel verstandig lijkt. Is het college deze mening nog steeds toegedaan?

3. Hoe ziet de samenwerking met betrekking tot deze panden tussen de gemeente Utrecht en het Rijksvastgoedbedrijf er op dit moment uit?

4. Heeft het college zo'n samenwerkingsovereenkomst getekend? Met verscheidene gemeenten is dat al gebeurd. Zo ja, voor welke panden en op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

5. Is het college het met de CDA-fractie eens dat het formuleren van een gezamenlijke visie voor het Wolvenplein en de Munt – en wellicht ook voor het Pieter Baan Centrum – belangrijk is om helder te krijgen welke kaders voor herontwikkeling gelden en welk participatieproces met de stad wordt doorlopen? Zo ja, op welke manier en volgens welke planning zal het college die inrichten? Zo nee, waarom niet?

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen.

Het antwoord op vraag 1. Voor zover thans bekend, gaat het om drie panden, het Pieter Baan Centrum aan de Gansstraat, de voormalige penitentiaire inrichting aan het Wolvenplein en het Muntgebouw aan de Leidseweg.

Het antwoord op vraag 2. De gemeente voert een faciliterend grondbedrijf, actief waar het moet en faciliterend waar het kan. Dit beleid is nog steeds actueel en mede de reden dat niet tot aankoop van het betreffende pand is overgegaan. Mochten wij tussentijds van koers wijzigen, dan laten wij de raad dat weten. Als dat niet gebeurt, kan men ervan uitgaan dat het college de lijn bestendig volgt.

Het antwoord op vraag 3. De gemeente en het Rijksvastgoedbedrijf zijn met betrekking tot de panden overeengekomen om maatwerkafspraken te maken die recht doen aan het gebouw en de omgeving. Zo wordt met betrekking tot het Wolvenplein een onderzoeksovereenkomst tussen de gemeente en het Rijksvastgoedbedrijf opgesteld. Het is de verwachting dat die in december of begin 2017 het college wordt aangeboden. Zodra voor het Muntgebouw gegadigden zijn, is het moment rijp om gezamenlijk met de eigenaar, de potentiële koper en de gemeente het onderzoek te starten. Ten aanzien van dit gebouw hebben wij contact gezocht met de verkopende partij – het Rijksvastgoedbedrijf – en hebben wij onze diensten aangeboden.

Het Pieter Baan Centrum komt waarschijnlijk eind 2017 vrij als de instelling naar Almere verhuist. Wij hebben met het Rijksvastgoedbedrijf een oriënterend gesprek gevoerd over de wijze van verkoop en de rol van de gemeente bij het opstellen van stedenbouwkundige uitgangspunten voor de verkoop, ervan uitgaande dat andere overheden het pand niet nodig hebben. Het is bekend dat het pand nog steeds een potentiële locatie is voor een Centraal Orgaan opvang Asielzoekers.

Het antwoord op vraag 4. Mede op grond van het hier voorgestelde, is besloten om geen samenwerkingsovereenkomst met het Rijksvastgoedbedrijf te sluiten zoals dat in een aantal gemeenten wél is gebeurd. Het aantal gevallen in Utrecht is tamelijk overzichtelijk.

Het antwoord op vraag 5. Aan de hand van een aantal gezamenlijke workshops wordt voor het Wolvenplein een visie opgesteld. Voor het proces wordt een klankbordgroep geformeerd. De visie wordt door het college en de raad vastgesteld. Op basis van de visie zal het Rijk kopers selecteren. Bij de selectie van de koper, waarbij de gemeente zal toetsen op haalbaarheid, zal een Stedenbouwkundig Plan van Eisen (SPvE) of een bestemmingsplan worden opgesteld. Zowel voor de visie als voor het vervolgproces zullen naast leden van de klankbordgroep stakeholders worden geraadpleegd.

De heer **VERSCHUURE** (D66): Voorzitter! Zowel voor De Munt als voor het Wolvenplein geldt dat veel omwonenden erg actief zijn en meedenken over de ontwikkeling van het gebied. Is de wethouder bereid om die initiatieven bij de verdere planvorming mee te nemen?

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Voor de helderheid: Wij maken geen plannen. Het Rijksvastgoedbedrijf maakt plannen in relatie tot de verkoop. De gemeente toetst. Dat is bij het Rijksvastgoedbedrijf niet anders dan bij andere ontwikkelende partijen. De gemeente bekijkt of de plannen passen in de stedenbouwkundige kaders. Het Utrechts Plan Proces is daaraan gekoppeld met



betrekking tot de wijze waarop de omgeving erbij wordt betrokken. Naar mijn weten is dat voor het Wolvenplein naar tevredenheid gebeurd, ook voor wat de huidige tijdelijke gebruikers betreft. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de panden niet lang leegstaan. Naar mijn weten, loopt dat goed. De Munt is nog in het Muntgebouw gevestigd. Ook daar zal het Rijksvastgoedbedrijf dezelfde koers varen. Het zal proberen te voorkomen dat een lange periode van leegstand optreedt. Men beoogt een tijdelijk gebruik dat past bij de omgeving. Daarna zal worden ontwikkeld.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! Ik wil even voortborduren op de opmerking van de D66-fractie. Bij ons zijn de signalen bekend dat er concrete bewonersinitiatieven zijn voor het Wolvenplein. Ik begrijp dat het een zaak is tussen de rijksoverheid en de wijkbewoners. Ik verwacht van het college een faciliterende rol en dat het in overleg treedt met het Rijk om te bekijken hoe er in de geest van de motie ruimte komt. Is de wethouder bereid om de faciliterende rol voor zijn rekening te nemen?

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Wij hebben in Utrecht een planproces opgesteld juist om bij particuliere initiatieven duidelijk te maken waaraan men zich moet houden bij het betrekken van de omgeving. Volgens mij doet het Rijksvastgoedbedrijf dat keurig, na een wat stroeve start. Daarover is een raadsinformatieavond geweest. Ik heb geen enkele reden om te verwachten dat het Rijksvastgoedbedrijf dat bij De Munt anders zal doen.

De heer **BRUSSAARD** (CDA): Voorzitter! Ik dank de wethouder voor de beantwoording. De wethouder noemde de onderzoeksovereenkomst die in de maak is en die in december a.s. het college wordt voorgelegd. Weet de wethouder wanneer de volgende workshops voor het Wolvenplein zullen plaatsvinden? De visie voor het Wolvenplein zal in samenspraak met de gemeenteraad worden opgesteld. Wanneer zal die naar de raad komen?

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! In mijn annotatie staat dat die in december 2016 of begin 2017 het college wordt aangeboden. Dan heeft de raad enig beeld. Als iets in het college is geweest, komt het meestal daarna in de raad. Het Rijksvastgoedbedrijf draait als eerste aan de knoppen. Ik neem aan dat in de eerste helft van 2017 deze discussie op basis van de visie Wolvenplein zal worden voortgezet.

9. Vragen van mevrouw Ferket (D66) mede namens de heer Işik (PvdA) inzake "Betrek de bewoners rond De Lichtkring".

Mevrouw **FERKET** (D66): Voorzitter! De bewoners aan de Ornsteinsingel en Professor Jordanlaan werden eigenlijk onaangenaam verrast door een persbericht. Zij wonen vlakbij De Lichtkring. Zij moesten lezen dat Vestia het pand had verkocht aan woningcorporatie Mitros. Tot ontsteltenis van de fracties van PvdA en D66 heeft Mitros nog geen contact gezocht met de bewoners, maar heeft ze wel plannen gemaakt voor de invulling van 89 studio's. Wij hebben begrepen dat die vooral voor starters zijn bedoeld.

Daarom hebben de fracties van D66 en de PvdA de volgende vragen voor het college.

1. Wij vinden het heel belangrijk dat de wijk bij deze zaak wordt betrokken. Meepraten is iets anders dan informatie verstrekken. Is de wethouder bereid om met de bewoners, Mitros en andere belanghebbenden een gesprek te organiseren en daarbij als gespreksfacilitator op te treden? In het gesprek kunnen procesafspraken worden gemaakt om tot een invulling van het pand te komen die past bij het karakter van de buurt. Zo nee, waarom niet?
2. Uit de wijkmonitor blijkt dat wegens vergrijzing grote behoefte is aan ouderenwoningen in de wijk. Ouderen hechten aan hun sociale woonomgeving en willen graag in de wijk blijven wonen. Als er meer seniorenwoningen in de wijk beschikbaar komen, komt dit bovendien ten goede aan de doorstroming op de woningmarkt. Is het college bereid om er bij Mitros op aan te dringen om de geplande sociale huurwoningen ter beschikking te stellen via aan ouderen uit de wijk? Zo nee, waarom niet?

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Dank voor de vragen. Ik had eigenlijk gehoopt dat mevrouw Ferket mede namens de heer Işik zou beginnen met het uitspreken van haar vreugde omdat het is gelukt in Noordoost wat sociale huur toe te voegen. Ik dacht dat wij daar allemaal hard naar op zoek waren. Er is licht aan de horizon.

Het antwoord op vraag 1. Het is misschien goed om te melden dat op 2 november jl. het voorlopige koopcontract is getekend. Het pand is nog steeds eigendom van Vestia. Het transport zal plaatsvinden in de eerste week van december. Vanaf dat moment is Mitros eigenaar. Ik vind het eerlijk



gezegd nogal snel dat na 2 november jl. de eerst betrokkenen direct zijn geïnformeerd – dat ligt voor de hand; dat zijn de mensen die er direct mee te maken hebben – en pas daarna de omwonenden. Het is duidelijk dat Mitros de ambitie heeft om dit pand te gebruiken voor het huisvesten van jongeren en starters. Dat is logisch. Het was een bejaardenhuis. Het was verouderd. De ruimten zijn op grond van ARBO-voorschriften voor senioren te klein. Dat betekent dat er drie keuzen zijn: 1. heel duur te verbouwen, 2. sloop/nieuwbouw (dat zal zeer lang duren) of 3. inzetten voor een andere doelgroep. In Utrecht is de doelgroep van starters en eenpersoonshuishouders in de sociale huursector relatief het grootste knelpunt. Die doelgroep past er prima in vanwege een heel betaalbare huurprijs. Het ligt voor de hand dat in het kader van de prestatieafspraken dat Mitros daarop wil inzetten. Er is voor deze ontwikkeling geen bestemmingsplanwijziging nodig. Het ligt zeer voor de hand om de omwonenden erbij te betrekken. Wij hebben dat Mitros en Vestia gezegd. Zij zijn daartoe bereid. Half december wordt een bewonersbijeenkomst georganiseerd. Het college heeft aangeboden dat wij daarbij zonedig willen helpen, maar de verantwoordelijkheid daarvoor ligt primair bij de partij die iets wil.

Het klopt dat er behoefte is aan ouderenhuisvesting. Mensen die alleen in een grote eengezinswoning wonen, willen doorstromen naar iets aangepast. Op dat punt is voortgang geboekt. De grote Careyn-locatie is in ontwikkeling. Die mikt specifiek op deze doelgroep. Aan de overkant van de straat is de Rietveld-locatie. Daar zijn ook 22 sociale huurwoningen, bij mijn weten ook levensloopbestendig. Waar het kan, wordt ook voor die groep toegevoegd. Dit pand is heel geschikt voor de categorie die Mitros voornemens is er te huisvesten.

De heer **IŞIK** (PvdA): Voorzitter! Het is een keuze van Mitros om daar starters te huisvesten. Uit de wijkmonitor komt echter duidelijk naar voren dat er meer behoefte is aan ouderenhuisvesting. Ik ben het met de wethouder eens dat ouderenhuisvesting bij het Rietveldcollege en op andere locaties wél plaatsvindt, maar die mogelijkheden voldoen niet aan de wensen van de mensen uit de wijk. Is de wethouder bereid om te bekijken of hij Mitros zover kan krijgen dat op deze locatie ouderen kunnen worden gehuisvest?

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Ik heb geprobeerd uit te leggen waarom het voor de hand ligt om dit pand voor jongeren en starters te gebruiken. Het zijn in verhouding kleine appartementjes die niet geschikt zijn voor senioren zonder een dure verbouwing dan wel sloop/nieuwbouw. Ik denk dat heer Işik dat geen ideaal scenario vindt. Op andere plekken kunnen wij dat wél doen. Wij doen wat een beetje past bij de locatie en het gebouw dat er is. Het zou de PvdA-fractie moeten aanspreken dat er op dit moment een enorm knelpunt is op het punt van goedkope huisvesting voor alleenstaande personen. Dit is maatwerk voor deze groep. Daarom is het besluit van Mitros om hierop in te zetten in mijn ogen logisch.

Mevrouw **FERKET** (D66): Voorzitter! Het is fijn dat er meer sociale huurwoningen komen. Ik ben erg blij dat de gemeente een moderatorfunctie is aangeboden. De wethouder en het wijkbureau weten hoe graag de bewoners over de invulling willen meepraten. Ik begrijp dat het antwoord op vraag 2 "nee" is, maar ik zoek nog even naar ruimte. Ik wil de wethouder vragen om tijdens de invulling van het gesprek te bekijken of op die plek geen andere mogelijkheden zijn dan de 89 starterswoningen. De buurtbewoners willen graag het gevoel hebben dat ook zij invloed hebben en dat gezamenlijk wordt bekeken wat het beste in het karakter van de straat past.

De heer **JANSEN** (wethouder): Voorzitter! Ik weet dat Mitros het voornemen heeft om de collectieve ruimte van het gebouw te bekijken. Misschien kan daarmee iets voor de wijk gebeuren. Ik kan mij herinneren dat de discussie over de Happietaria, het tijdelijk gebruik, ook is gevoerd. Ik herinner mij uit die tijd nog levendig de bewoners die daar tegenover woonden. Ik stel voor om de avond af te wachten en om te bekijken welke buikbare ideeën daar uitkomen.

De **VOORZITTER**: Dames en heren! Wij zijn gekomen aan het einde van het vragenuur. Ik dank iedereen voor de bondige vragen en de bondige beantwoording.

De voorzitter sluit daarop, aangezien niets meer aan de orde is, het vragenuur.



# HULP BIJ MAATWERK

EEN ONDERZOEK NAAR DE HULP BIJ HET  
HUISHOUDEN IN HET KADER VAN DE WMO 2015

# REKENKAMER UTRECHT

## LEDEN:

- ◆ Peter van den Berg (voorzitter)
- ◆ Hans van den Broek
- ◆ Gerard Bukkems

## MEDEWERKERS ONDERZOEK:

- ◆ Mario van den Berg
- ◆ Sylvia van Leeuwen (projectleider)
- ◆ Gerth Molenaar
- ◆ Johan Snoei

## CONTACTGEGEVENS:

- Postadres:** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
**Telefoon:** 030 - 286 1391  
**E-mail:** [rekenkamer@utrecht.nl](mailto:rekenkamer@utrecht.nl)  
**Website:** [www.rekenkamer.utrecht.nl](http://www.rekenkamer.utrecht.nl)

# VOORWOORD

Gemeenten zijn al sinds 2007 verantwoordelijk voor de hulp bij het huishouden. De komst van de nieuwe Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 en een forse bezuiniging op de uitkering van het Rijk voor de hulp bij het huishouden brachten veel in de samenleving teweeg.

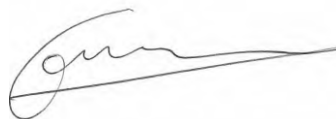
Net als veel andere gemeenten heeft de gemeente Utrecht het aantal uren huishoudelijke hulp dat verstrekt wordt, verlaagd. Dit beleid leidde in Utrecht tot veel bezwaarschriften. Voor de Rekenkamer Utrecht was de aanhoudende onrust aanleiding om begin 2016 een onderzoek te starten, naar de manier waarop het nieuwe beleid voor hulp bij het huishouden in de praktijk uitwerkt. Ook tijdens de uitvoering van ons onderzoek stond de beleidsontwikkeling niet stil. De gemeente Utrecht kwam landelijk extra in de schijnwerpers te staan door een uitspraak van de Centrale Raad van Beroep op 18 mei 2016.

De gemeente realiseerde een forse bezuiniging. Een belangrijk aandachtspunt dat tijdens ons onderzoek steeds weer naar voren kwam, is de noodzaak van meer maatwerk. Maatwerk in de vormgeving van het beleid, maatwerk bij het beoordelen van nieuwe aanvragen en herindicaties en maatwerk in de informatieverstrekking. Wij hopen dat dit rapport behulpzaam zal zijn om meer en beter maatwerk bij de huishoudelijke hulp tot stand te brengen.

Aan dit onderzoek is meegewerkt door een groot aantal personen en organisaties, zowel binnen als buiten de gemeente. In het bijzonder noemen wij de klanten van hulp bij het huishouden en de medewerkers van diverse organisaties die wij geïnterviewd hebben, waaronder hulpen in de huishouding. De rekenkamer is allen erkentelijk voor hun medewerking aan dit onderzoek.



Peter van den Berg,  
voorzitter



Gerth Molenaar,  
secretaris

Utrecht, 6 september 2016

# INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING .....	5
DEEL I HOOFDRAPPORT .....	11
DOELSTELLING EN HOOFDVRAAG .....	11
CONCLUSIES .....	11
AANBEVELINGEN .....	17
BESTUURLIJKE REACTIE COLLEGE VAN B&W .....	20
NAWOORD REKENKAMER .....	23
DEEL II ONDERZOEKSRAPPORT .....	24
1 OVER DIT ONDERZOEK .....	24
1.1 Aanleiding .....	24
1.2 Doel van het onderzoek en onderzoeksvragen .....	25
1.3 Leeswijzer .....	26
2 BELEID VOOR HULP BIJ HET HUISHOUDEN .....	27
2.1 Inleiding .....	27
2.2 Rijksbeleid .....	28
2.3 Beleid gemeente Utrecht .....	31
2.3.1 Voorbereiding hoofdlijnen van het beleid .....	31
2.3.2 De voorziening schoon huis .....	31
2.3.3 Uitvoering herindicaties .....	33
2.3.4 Huishoudelijke Hulp Toelage (HHT) .....	37
2.3.5 Hoogte eigen bijdrage .....	37
2.3.6 De jongste ontwikkelingen .....	40
3 GEBRUIK VAN HULP BIJ HET HUISHOUDEN .....	41
3.1 Inleiding .....	41
3.2 Bevindingen .....	41
3.3 Toelichting op de bevindingen .....	42
3.3.1 Aantal klanten en uren .....	42
3.3.2 Verzilvering lopend recht op HbH .....	45
3.3.3 Aanbieders .....	48

3.3.4	HHT-regeling .....	48
3.4	Toelichting op de bevindingen over samenstelling gebruikersgroep .....	49
3.4.1	Leeftijd en geslacht .....	49
3.4.2	Inwonerenquête 2015 en enquête onder klanten HbH 2016 .....	50
3.4.3	Schatting klanten HbH op basis van bevolkingsprognose .....	51
4	INFORMATIE AAN KLANTEN .....	53
4.1	Inleiding .....	53
4.2	Informatie in het aanvraagproces .....	53
4.3	Bevindingen .....	55
4.4	Toelichting op de bevindingen .....	56
4.4.1	Twee derde van de klanten tevreden over informatievoorziening .....	56
4.4.2	Mondelinge communicatie en brieven sluiten aan bij de doelgroep .....	56
4.4.3	Meer schriftelijke informatie en terugkoppeling gewenst .....	56
4.4.4	Informatie gewenst over de eigen bijdrage en aanbieders .....	57
4.4.5	Helpt klanten niet goed op de hoogte van rechten .....	59
4.4.6	Klanten met PGB slechtere informatiepositie .....	61
4.4.7	Informatie vanuit aanbieders .....	61
4.4.8	Extra kwetsbare klanten .....	62
5	HULP BIJ HET HUISHOUDEN IN DE PRAKTIJK .....	63
5.1	Inleiding .....	63
5.2	Bevindingen .....	63
5.3	Toelichting op de bevindingen .....	64
5.3.1	Mate van tevredenheid behandeling aanvragen HbH .....	64
5.3.2	Bekendheid met criteria voor extra uren hulp (maatwerkmodules) .....	68
5.3.3	Ervaringen met (her)indicatiegesprekken .....	68
5.3.4	Mate van tevredenheid over HbH in het algemeen .....	69
5.3.5	Mate van tevredenheid over het aantal uren hulp HbH .....	70
5.3.6	Kwaliteit van de hulp .....	72
5.3.7	Neveneffecten van het beleid .....	75
5.3.8	Ideeën van klanten over HbH .....	76
5.3.9	Mate van draagvlak voor het gemeentelijke beleid .....	78

6	DOELEN VAN DE GEMEENTE.....	81
6.1	Inleiding.....	81
6.2	Bevindingen.....	81
6.3	Toelichting op de bevindingen.....	82
6.3.1	Mate waarin een schoon en leefbaar huis wordt gerealiseerd.....	82
6.3.2	Betekenis van het schoonmaakplan voor een schoon en leefbaar huis.....	84
6.3.3	Oordeel over het bereiken van een schoon en leefbaar huis.....	85
6.3.4	Belang van HbH voor zelfstandig kunnen blijven wonen.....	86
6.4	Toelichting op bevindingen over versterken eigen kracht.....	88
6.4.1	Gevolgen van vermindering van uren hulp.....	88
6.4.2	Schoonmaakhulp uit het eigen netwerk.....	89
7	KOSTEN VAN HULP BIJ HET HUISHOUDEN.....	93
7.1	Inleiding.....	93
7.2	Bevindingen.....	93
7.3	Toelichting op de bevindingen.....	94
7.3.1	Batig saldo op budget HbH.....	94
7.3.2	Scenario raming budget HbH.....	95
7.3.3	Budget HHT.....	97
7.3.4	Eigen bijdragen.....	98
	BIJLAGE 1. NORMENKADER.....	100
	BIJLAGE 2. AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN.....	102
	BIJLAGE 3. GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN.....	103
	BIJLAGE 4. GERAADPLEEGDE EN GEÏNTERVIEWDE PERSONEN.....	107
	BIJLAGE 5. VERANTWOORDING ONDERZOEKSMETHODE.....	109
	BIJLAGE 6. CHRONOLOGISCH OVERZICHT.....	112
	BIJLAGE 7. ONDERWERPEN DIE RELEVANT ZIJN BIJ DE INFORMATIEVERSTREKKING.....	116

# SAMENVATTING

## *Aanleiding*

Gemeenten zijn sinds 1 januari 2007 verantwoordelijk voor de hulp bij het huishouden (HbH) voor de ondersteuning van mensen met een beperking. Bij de invoering van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo 2015) vanaf 1 januari 2015 heeft het Rijk het beleid inhoudelijk gewijzigd. Gemeenten hebben meer taken voor de maatschappelijke ondersteuning van burgers gekregen. Terwijl de Wmo 2007 gebaseerd was op het compensatiebeginsel, spreekt de WMO 2015 over het geven van een ‘passende bijdrage aan zelfredzaamheid en participatie’. De rijksoverheid verwacht dat gemeenten deze ondersteuning beter en tegen lagere kosten kunnen organiseren. De bezuiniging op de rijksuitkering die gemeenten voor de hulp bij het huishouden krijgen, loopt op tot 40% vanaf 2016. De gemeente Utrecht besloot naar aanleiding daarvan te bezuinigen op de hulp bij het huishouden en het beleid te herzien. Om het verlies van werkgelegenheid te verzachten kregen de gemeenten, en ook de gemeente Utrecht, extra geld van het Rijk (Huishoudelijke Hulp Toelage, HHT). Met deze HHT-regeling kunnen klanten extra uren hulp inkopen.

In de periode februari tot en met 7 juli 2016 heeft de rekenkamer Utrecht onderzoek gedaan naar de hulp bij het huishouden. Centraal stond de vraag hoe het nieuwe beleid voor de hulp bij het huishouden in de praktijk uitwerkt voor klanten en voor de financiën van de gemeente. Om hierin inzicht te krijgen hebben wij de ervaringen van klanten, aanbieders van hulp bij het huishouden, Wmo-consulenten en hulpen bij het huishouden in beeld gebracht en gegevens uit de administratie van de gemeente geanalyseerd. De bereidheid tot medewerking was groot (o.a. 48% respons bij een steekproef van 1000 klanten op onze telefonische enquête, 37 verdiepende gesprekken bij klanten thuis).

## *Hoofdconclusie: onvoldoende maatwerk toegepast en bezuiniging is aanzienlijk hoger uitgevallen dan nodig was*

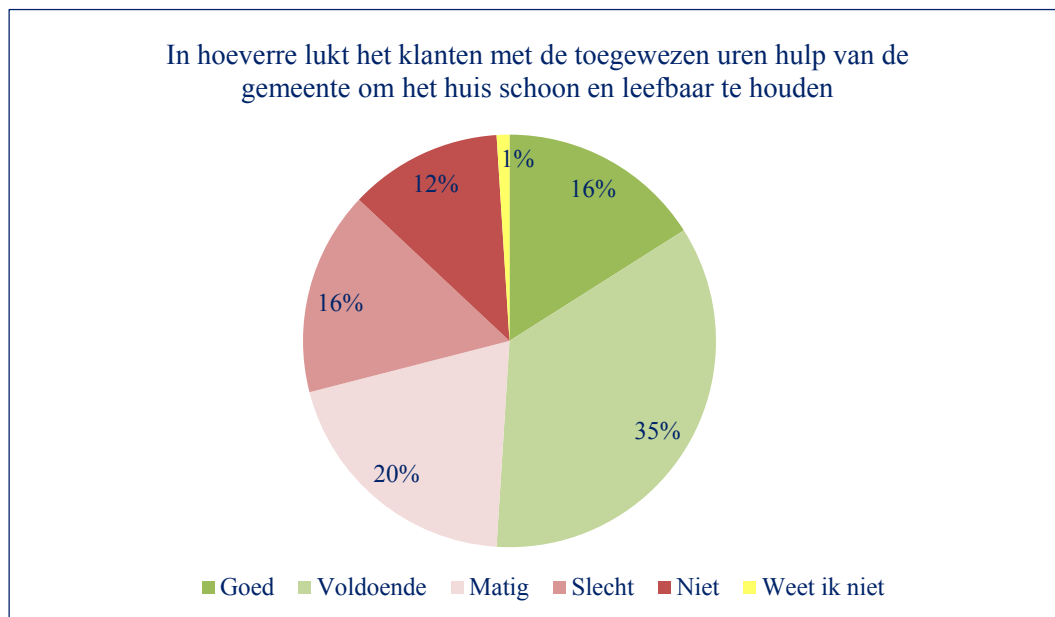
De noodzaak om het herziene beleid snel in gang te zetten en de bezuiniging te realiseren, heeft geprevaleerd boven een zorgvuldig onderzoek naar de daadwerkelijk aanwezige ruimte om de geboden uren hulp bij het huishouden bij klanten te verminderen. Doordat het aantal klanten en de mate van verzilvering lager waren dan geraamd, is meer bezuinigd dan nodig was om de structurele verlaging van de Integratie-uitkering Wmo van het Rijk op te vangen. De financiële doelen zijn ruimschoots gerealiseerd. Op de beschikbare budgetten zijn aanzienlijke overschotten ontstaan. Er zijn minder uren hulp geleverd dan mogelijk was geweest binnen het budget en er is onvoldoende inhoud gegeven aan de wettelijke eis om individueel maatwerk toe te passen op basis van zorgvuldig onderzoek naar de individuele situatie van de klant.

De rekenkamer beveelt onder andere aan meer maatwerk toe te passen bij de beoordeling van aanvragen om hulp en de informatievoorziening en het toezicht op de kwaliteit van de hulp te verbeteren. Ook wordt aanbevolen de informatie uit het

klantenbestand diepgaander te analyseren om tot beter onderbouwde bedragen in de begroting en meer inzicht in de beleidsmatige en budgettaire risico's te komen.

*Helpt van de klanten slaagt er onvoldoende in om het huis schoon en leefbaar te houden*

De helft van de klanten vindt de hulp die de gemeente verstrekt voldoende om het eigen huis schoon en leefbaar te houden. De andere helft geeft aan dat zij daar matig, slecht of niet in slagen.



Wanneer klanten daar niet in slagen, gaat het relatief vaker om bestaande klanten die minder uren dan in het verleden krijgen, klanten met een persoonsgebonden budget (PGB) en klanten van 65 jaar en jonger. Het niet slagen komt vooral doordat er te weinig tijd beschikbaar is, doordat klanten zelf niet meer kunnen schoonmaken en doordat er taken blijven liggen. Klanten die er wel in slagen om het huis schoon en leefbaar te houden, kunnen zelf nog veel in het huishouden, hebben een makkelijk, klein huis, geven aan dat zij een goede hulp hebben, krijgen hulp uit hun netwerk en/of zijn minder kieskeurig. Het oordeel van de aanbieders en de medewerkers over het realiseren van een schoon en leefbaar huis is positiever dan dat van de klanten zelf.

*De eigen kracht van klanten van hulp bij het huishouden is beperkt*

Veel klanten van hulp bij het huishouden geven aan dat de hulp bij het huishouden voor hen belangrijk is om zelfstandig te kunnen blijven wonen. Zij zijn vaker op hoge leeftijd, lager opgeleid, hebben een laag inkomen en hebben lichamelijke en/of psychische beperkingen. Daardoor beschikken zij over minder energie en vaardigheden om voor hun belang op te komen. Uit het onderzoek van de rekenkamer blijkt dat een aanzienlijke groep klanten geen of weinig extra schoonmaakhulp uit het eigen netwerk heeft gekregen en het zich evenmin financieel kan permitteren om uren bij te kopen. Hulp van derden en van vrijwilligersorganisaties – hoe waardevol ook –

is in de praktijk geen factor van betekenis om de bezuiniging op HbH te compenseren. Omdat zij niet over alternatieven beschikken, zijn veel klanten voor het verkrijgen van hulp bij het huishouden afhankelijk van de gemeente.

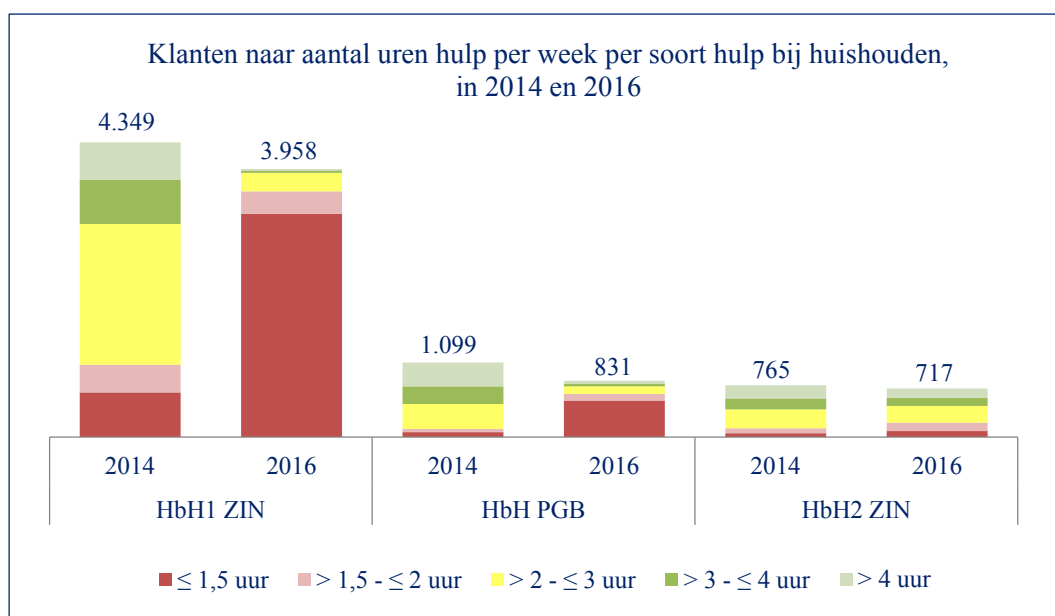
*Veel ontevredenheid onder klanten over het aantal uren hulp van de gemeente*

Over het aantal uren hulp van de gemeente is meer dan de helft (55%) van de klanten ontevreden, terwijl 39 % aangeeft tevreden tot zeer tevreden te zijn met het aantal uren hulp. Deze vrij grote spreiding in de scores illustreert ook dat er van onvoldoende maatwerk sprake is.

Aanbieders van hulp bij het huishouden zijn van mening dat het aantal uren in de basisvoorziening in het algemeen toereikend is, medewerkers (hulpen bij het huishouden) ervaren een hoge werkdruk en zien dat er taken blijven liggen. De ontevredenheid over het aantal uren hulp bij het huishouden is groter onder de klanten met een PGB dan onder de klanten met zorg in natura.

*Te weinig maatwerk toegepast*

De rekenkamer is van oordeel dat er bij de indicaties hulp bij het huishouden te weinig maatwerk is toegepast. Klanten met hulp bij het huishouden zijn een gevarieerde populatie. Het merendeel is op hogere leeftijd, maar de klanten kunnen flink verschillen qua zelfredzaamheid, beperkingen, woonsituatie etc. Ondanks deze verschillen ontvangen de meeste klanten in 2016 dezelfde hoeveelheid hulp: alleen de basisvoorziening van 78 (straks 104) uur per jaar. Onder de 3.958 klanten met HbH1 is dit 83%, onder de 831 klanten met een PGB 65% en onder de 717 klanten met HbH2 12%. De maatwerkmodules zijn terughoudend toegepast.



Ruim drie kwart van de herindicaties heeft eind 2014 telefonisch plaatsgevonden of via dossieronderzoek en minder dan een kwart van de situaties via een huisbezoek. Veel klanten zijn van mening dat het destijds meer een mededeling dan een gesprek

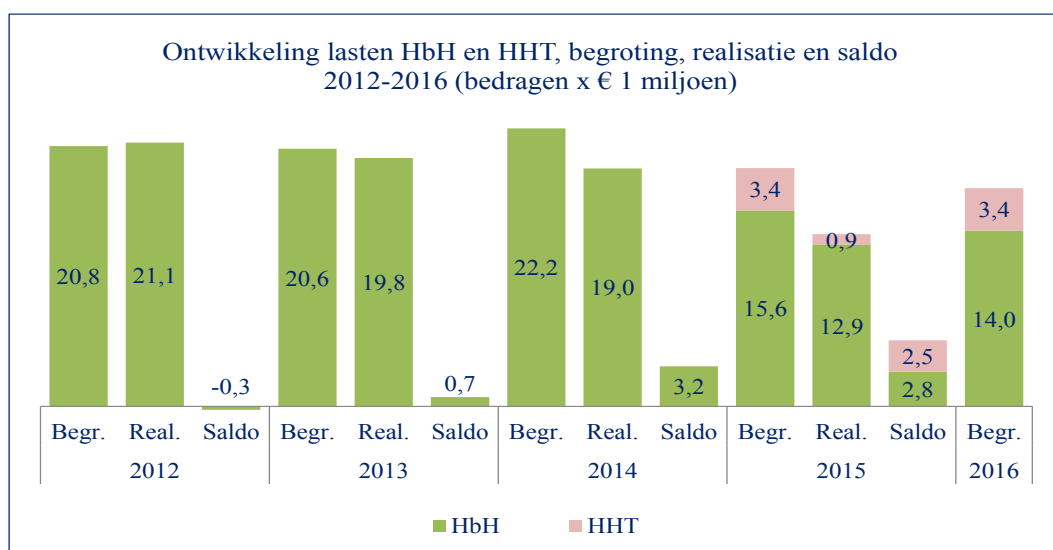
was en dat de persoonlijke situatie onvoldoende in beeld is gebracht en vinden dat hierdoor onzorgvuldige beslissingen genomen zijn. De beleidsregels Wmo 2015 en 2016 zijn volgens ons te sterk gebaseerd op de gedachte dat een standaardmaat geschikt is voor bijna alle klanten en houden onvoldoende rekening met verschillen tussen klanten in zelfredzaamheid, beperkingen en woonsituatie.

Omdat op bestaande klanten met HbH2 niet zou worden bezuinigd, zijn deze niet betrokken in onze telefonische enquête. Toch zien we ook daar een (bescheidener) vermindering van het gemiddeld aantal toegekende uren hulp. Voor nieuwe klanten HbH2 en bij herindicatie van bestaande HbH2-klanten, gelden dezelfde beleidsregels als voor klanten met HbH1.

De hulp bij het huishouden is volgens klanten heel belangrijk om zelfstandig te kunnen blijven wonen en om dingen te kunnen doen die zij belangrijk vinden. Vermindering van de uren hulp bij het huishouden heeft ervoor gezorgd dat er minder wordt schoongemaakt in het huishouden. Een kwart van de klanten ging zelf meer doen, maar dat gaat soms ten koste van de eigen gezondheid. Klanten geven aan dat zij na de bezuinigingen weinig extra schoonmaakhulp hebben gekregen uit hun eigen netwerk. Een kwart heeft extra hulp ingekocht via de HHT-regeling. Andere klanten vinden dit te duur (35%), hebben er geen behoefte aan (22%) of zijn niet van de regeling op de hoogte (24%). De rest gebruikt de regeling niet om andere redenen. Een klein deel van de klanten was niet goed van de HHT-regeling op de hoogte, maar zou deze alsnog willen gebruiken (3 tot 6%).

*Opbrengst bezuinigingen zijn hoger uitgevallen dan nodig was, betere onderbouwing van de bedragen in de begroting is gewenst*

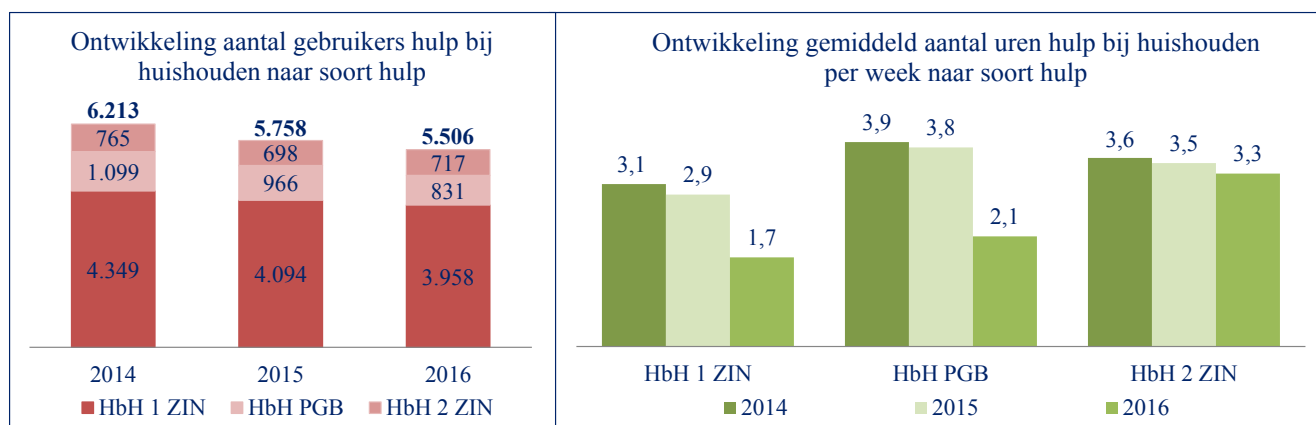
De gemeente Utrecht besloot de rijksbezuiniging, oplopend tot 40% vanaf 2016, in één keer uit te voeren vanaf 23 maart 2015. Doordat ook het aantal klanten en de mate van verzilvering van de geïndiceerde uren lager zijn dan geraamd, is meer bezuinigd dan nodig was om bezuiniging op te vangen. Op de beschikbare budgetten zijn aanzienlijke overschotten ontstaan.



Het door de gemeente geraamde budget voor hulp bij het huishouden (HbH en HHT) was in 2015 14% lager dan in 2014 en in 2016 bijna 22% lager. De realisatiecijfers laten het dalend gebruik zien en de gerealiseerde lasten nemen in 2015 sterk af door het gewijzigde beleid. Vanaf 2013 wordt jaarlijks minder geld aan hulp bij het huishouden uitgegeven dan beschikbaar is. Het batig saldo liep in 2015 op tot € 5,3 miljoen (incl. HHT).

*Dalend aantal klanten en daling gemiddeld aantal uren hulp bij het huishouden*

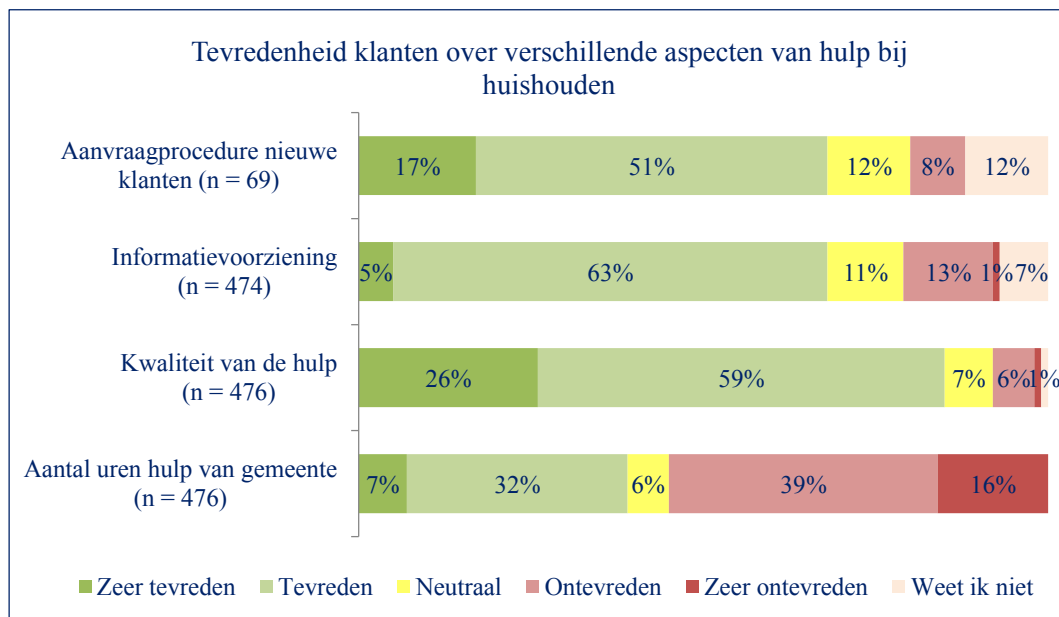
Het aantal klanten met hulp bij het huishouden via de Wmo neemt in Utrecht al enkele jaren af, ook vóór de invoering van het nieuwe beleid. In 2012 ontvingen 6.535 mensen hulp bij het huishouden, in 2014 waren dat er nog 6.213, en begin 2016 was dat gedaald naar 5.506. Dit betekent een daling over de periode 2012-2016 van bijna 16%. Onder de Utrechters van 76 jaar en ouder maakt op dit moment 19% gebruik van HbH, onder de 86-plussers is dat bijna 26%. Het gemiddeld aantal uren hulp bij het huishouden dat klanten met HbH1 en HbH-PGB ontvangen, is van 2014 tot 2016 met bijna de helft gedaald. Het aantal uren hulp aan klanten met HbH2 daalde met 8%.



*Tevredenheid groot deel klanten over de aanvraagprocedure en de informatievoorziening*

Uit de telefonische enquête onder klanten met hulp bij het huishouden blijkt dat een groot deel (68%) van de nieuwe klanten (aanvang hulp na 1 januari 2015) tevreden is over de aanvraagprocedure via het Wmo-loket. Het loket is goed vindbaar, de procedure is eenvoudig ingericht en verloopt meestal snel.

Over de informatievoorziening is 68% van de klanten tevreden. De focus van de gemeente op telefonische en mondelinge communicatie en een beperkt aantal brieven sluit goed aan bij de doelgroep. Toch zijn klanten niet altijd goed op de hoogte. Een groot deel van de HbH-klanten is niet in staat informatie op internet op te zoeken en bij een deel van de klanten is er behoefte aan meer schriftelijke informatie. Klanten kunnen actiever geïnformeerd worden over bijvoorbeeld de eigen bijdrage, de huishoudelijke hulp toelage, het inhalen van gemiste uren, beoordelingscriteria bij urenindicatie en de mogelijkheid tot herindicatie. De rekenkamer beveelt aan de informatievoorziening te verbeteren, bijvoorbeeld door meer schriftelijke informatie te verstrekken.



#### *Tevredenheid over kwaliteit hulp, onvoldoende toezicht door gemeente*

Over de kwaliteit van de hulp bij het huishouden is het merendeel (85%) van de klanten tevreden. De kwaliteit kan (verder) worden verbeterd rondom de inzet van vervangende hulp bij ziekte, vakantiedagen of feestdagen, de beschikbaarheid van vaste hulpen en de kwaliteit van de vervangende hulpen. De gemeente heeft met de aanbieders wel kwaliteitsafspraken gemaakt, maar houdt niet actief genoeg toezicht op de naleving daarvan. Het contractmanagement van de gemeente bevat geen kwaliteitsaudits of andere periodieke toetsing op de geleverde kwaliteit. De gemeente kan bijvoorbeeld de klanttevredenheidsonderzoeken die aanbieders jaarlijks moeten uitvoeren opvragen en beoordelen en de resultaten daarvan beschikbaar maken voor de gemeenteraad en voor haar inwoners. Ook toetsing van bijvoorbeeld klachtenprocedures en privacyregelingen van aanbieders zou periodiek onderdeel moeten uitmaken van het gemeentelijk toezicht.

#### *Actualiteit*

De gemeente heeft aangekondigd dat de basisvoorziening vanaf oktober 2016 wordt uitgebreid naar 105 uur per jaar (gemiddeld 2 uur per week). Bij het afnemen van de enquête onder klanten was dat nog niet bekend. De rekenkamer tekent aan dat uit het rekenkameronderzoek blijkt dat vooral het ontbreken van maatwerk knelt. De hulp is onvoldoende afgestemd op de specifieke situatie van klanten. De spreiding in de scores over tevredenheid resp. ontevredenheid over het aantal uren is hier een goede illustratie van; 55% van de klanten is ontevreden of zeer ontevreden met het aantal uren hulp terwijl tegelijkertijd 39% zegt tevreden of zeer tevreden te zijn over het aantal uren dat zij krijgen. Het generiek verruimen van deze basisvoorziening speelt niet in op deze vrij grote differentiatie in de behoefte en is naar het inzicht van de rekenkamer dan ook niet afdoende.

# DEEL I HOOFDRAPPORT

## DOELSTELLING EN HOOFDVRAAG

De Rekenkamer Utrecht heeft onderzoek gedaan naar de hulp bij het huishouden in de gemeente Utrecht. De gemeente is sinds 2007 verantwoordelijk voor deze hulp. Bij de invoering van Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo 2015) heeft het Rijk het beleid inhoudelijk gewijzigd en fors bezuinigd op het budget dat de gemeente daarvoor krijgt. In de WMO 2007 werd uitgegaan van het compensatiebeginsel terwijl de WMO 2015 spreekt over het geven van een ‘passende bijdrage aan zelfredzaamheid en participatie’. De gemeente Utrecht heeft het beleid voor de verstrekking van hulp bij het huishouden in 2015 dan ook aangepast om deze beleidswijziging en bezuiniging te realiseren. De gevolgen daarvan grijpen rechtstreeks in op het dagelijks leven van veel kwetsbare inwoners van Utrecht. De uitvoering van het beleid heeft geleid tot veel onrust, bezwaren en juridische procedures.

Met dit onderzoek wil de rekenkamer inzicht bieden in de manier waarop het nieuwe Utrechtse beleid voor hulp bij het huishouden in de praktijk uitwerkt. Centraal daarbij staan het perspectief van de klant en de gemeentefinanciën.

*De hoofdvraag van het onderzoek is: Hoe werkt het nieuwe beleid voor hulp bij het huishouden in de praktijk uit voor klanten en voor de financiën van de gemeente?*

Het onderwerp is regelmatig in het nieuws en in beweging onder druk van de maatschappelijke en politieke discussie en als gevolg van uitspraken van de Centrale Raad van Beroep in mei 2016. De gemeente Utrecht heeft aangekondigd dat de basisvoorziening hulp bij het huishouden vanaf 10 oktober 2016 met 26 uur per jaar wordt uitgebreid (van 78 naar 104 uur). Om invulling te geven aan de uitspraak van de rechter heeft de gemeente de bureaus KPMG Plexus en Bureau HHM nader onderzoek laten uitvoeren naar de vraag hoeveel tijd nodig is om een ‘schoon en leefbaar huis’ te realiseren, om de omvang van de basisvoorziening beter te onderbouwen. Deze ontwikkelingen doen geen afbreuk aan de bruikbaarheid van onze onderzoeksresultaten. Ondanks ongetwijfeld verdere ontwikkelingen verwacht de rekenkamer met dit rapport een bijdrage te leveren aan verbeteringen van het beleid inzake hulp bij het huishouden.

## CONCLUSIES

Op basis van haar bevindingen zoals gepresenteerd in het onderzoeksrapport, komt de rekenkamer tot de volgende conclusies.

## HOOFDCONCLUSIE:

*Er is onvoldoende maatwerk toegepast en de bezuiniging is aanzienlijk hoger uitgevallen dan nodig was.*

Het onvoldoende toepassen van maatwerk baseert de rekenkamer op het volgende:

- ◆ Bij de (her-)indicaties heeft 80% van de klanten met HbH1 en HbH PGB alleen de basisvoorziening van 78 uur per jaar (per oktober 2016 104 uur) gekregen. Deze klanten verschillen in behoorlijke mate qua woonsituatie, in de ernst van hun beperkingen en in de beschikbaarheid van hulp uit hun eigen netwerk, maar ontvangen bijna allemaal evenveel uren hulp. Na uitbreiding van de basisvoorziening voor alle klanten zal dat niet veranderen, al krijgt iedereen dan een maatje ruimer.
- ◆ Ongeveer de helft van de klanten geeft aan dat het met de toegewezen uren hulp niet lukt om het eigen huis voldoende schoon en leefbaar te houden.
- ◆ Het Wmo-loket heeft de herindicaties van bestaande klanten eind 2014 onder grote tijdsdruk uitgevoerd. In korte tijd is met man en macht gewerkt om de klantenpopulatie grotendeels te herindicieren. Daarbij heeft het Wmo-loket de nieuwe beleidsregels loyaal en strikt uitgevoerd. Deze regels zijn te sterk gebaseerd op de gedachte dat een standaardmaat geschikt is voor bijna alle klanten, boden in 2015 beperkte mogelijkheden tot maatwerk en de maatwerkmodules zijn terughoudend toegepast. De beleidsregels 2016 bieden meer ruimte om de omvang van de maatwerkmodules af te stemmen op de individuele situatie van de klant.
- ◆ Ruim drie kwart van de herindicaties is telefonisch of via dossieronderzoek uitgevoerd, terwijl een gesprek bij de klant thuis een beter inzicht geeft in de persoonlijke situatie en de ondersteuningsbehoefte. De sterke vermindering van de hulp, de beperkte ruimte om maatwerkmodules toe te passen en de herindicatie per telefoon of via dossieronderzoek, maken dat een deel van de klanten het gevoel heeft dat er niet naar hen geluisterd is.
- ◆ Naar aanleiding van bezwaarprocedures, huishoudcoaches en rechterlijke uitspraken moest een flink aantal indicaties later weer aangepast worden. Dat de herindicatieronde eind 2014 geen schoonheidsprijs verdiende, heeft de gemeente ook zelf ingezien.

Dat de bezuiniging hoger uitgevallen is dan nodig was, baseert de rekenkamer op het volgende:

- ◆ In 2015 bedraagt het batig saldo op HbH € 2,8 miljoen (18% van het budget in 2015) en het batig saldo op HHT bedraagt € 2,5 miljoen (75% van het budget in 2015). Feitelijk was er in 2013 al sprake van een batig saldo op het budget HbH van € 0,7 miljoen in 2013, dat toenam tot € 3,2 miljoen in 2014.
- ◆ Het batig saldo is ontstaan door gebrekkig onderbouwde en te voorzichtige ramingen.

De gerealiseerde kosten voor 2015 en 2016 zijn lager dan begroot door vier factoren:

- ◆ Al minstens sinds 2012 vertoont het aantal klanten met hulp bij het huishouden een dalende trend, zowel in Utrecht als landelijk. Ondanks de extramuralisering in de zorg heeft deze trend zich doorgezet, terwijl de ramingen gebaseerd zijn op een gelijkblijvend aantal klanten vanaf 2013.
- ◆ Doordat het Rijk de Wtcg<sup>1</sup>-korting afschafte, ging de netto eigen bijdrage voor de Wmo in 2015 omhoog, terwijl het gemiddeld aantal uren hulp omlaag ging. Daardoor werd de eigen bijdrage per uur HbH voor een deel van de klanten hoger dan de gangbare tarieven via de particuliere markt.<sup>2</sup> Dit heeft waarschijnlijk bijgedragen aan de daling van het aantal klanten. Bij de ramingen werd daarmee geen rekening gehouden. Dat de eigen bijdrage in 2016 door de gemeente verlaagd is, zal niet bij alle vertrokken klanten bekend zijn.
- ◆ De gemeente had onvoldoende inzicht in de mate waarin afgegeven indicaties daadwerkelijk worden gebruikt en de oorzaken daarvan. De ramingen zijn gebaseerd op 100% verzilvering van de geïndiceerde uren. Klanten gebruiken in de praktijk niet alle uren waar zij volgens de afgegeven indicatie recht op hebben, maar gemiddeld 81% daarvan. In 2015 waren er 241 klanten met recht op zorg in natura (HbH1 en HbH2) die er geheel geen gebruik van maakten en 645 die minder dan twee derde van de uren ‘verzilverden’.
- ◆ Drie kwart van de klanten maakt geen gebruik van de mogelijkheid om aanvullende uren via de HHT-regeling bij te kopen.

De noodzaak om het herziene beleid snel in gang te zetten en de bezuiniging te realiseren, heeft geprevaleerd boven een zorgvuldig onderzoek naar de daadwerkelijk aanwezige ruimte om de geboden uren huishoudelijke hulp bij klanten te verminderen. Doordat het aantal klanten en de mate van verzilvering lager waren dan geraamd, is meer bezuinigd dan nodig was om de structurele verlaging van de Integratie-uitkering Wmo van het Rijk op te vangen. De financiële doelen zijn ruimschoots gerealiseerd. Op de beschikbare budgetten zijn aanzienlijke overschotten ontstaan. Er zijn minder uren hulp geleverd dan mogelijk was geweest binnen het budget en er is onvoldoende inhoud gegeven aan de wettelijke eis om individueel maatwerk toe te passen op basis van zorgvuldig onderzoek naar de individuele situatie van de klant.

---

<sup>1</sup> Korting op de eigen bijdrage van 33% op grond van de Wet tegemoetkoming chronisch zieken en gehandicapten (Wtcg). Deze is per 1-1-2015 vervallen.

<sup>2</sup> Uitgaande van een indicatie van 78 uur HbH1 per jaar werd in 2015 een eigen bijdrage van circa € 15 euro per uur bereikt bij een bruto verzamelinkomen van € 22.750 per jaar voor een eenpersoons huishouden en € 28.500 per jaar voor een meerpersoons huishouden. In 2016 is dat het geval bij bruto verzamelinkomen van € 28.500 per jaar voor een eenpersoons huishouden en € 33.500 per jaar voor een meerpersoons huishouden.

## OVERIGE CONCLUSIES

### CONCLUSIE 1:

*Veel klanten van hulp bij het huishouden zijn kwetsbaar en de eigen kracht om meer zelf te doen of hulp in te roepen is vaak beperkt.*

De Wmo 2015 vraagt van gemeenten om een groter beroep te doen op de eigen kracht van burgers en om het mogelijk te maken dat mensen zo lang mogelijk zelfstandig thuis kunnen blijven wonen. Veel klanten van hulp bij het huishouden geven aan dat de hulp bij het huishouden voor hen belangrijk is om zelfstandig te kunnen blijven wonen. Veel klanten vinden het moeilijk om afhankelijk te zijn en hulp te moeten vragen. Zij zijn vaker op hoge leeftijd, lager opgeleid, hebben een laag inkomen en hebben lichamelijke en/of psychische beperkingen. Daardoor beschikken zij over minder energie en vaardigheden om voor hun belang op te komen.

Uit het onderzoek van de rekenkamer blijkt dat een aanzienlijke groep klanten geen of weinig extra schoonmaakhulp uit het eigen netwerk heeft gekregen en het zich evenmin financieel kan permitteren om uren bij te kopen. De bezuinigingen hebben er bij de meeste klanten toe geleid dat er minder schoongemaakt wordt. Voor zover de weggevallen hulp “op eigen kracht” wordt opgevangen, gaat het om meer zelf doen, meer hulp inkopen of meer hulp van familie. Hulp van derden en van vrijwilligersorganisaties – hoe waardevol ook – is in de praktijk geen factor van betekenis om de bezuiniging op HbH te compenseren. Omdat zij niet over alternatieven beschikken, zijn veel klanten voor het verkrijgen van hulp bij het huishouden afhankelijk van de gemeente.

### CONCLUSIE 2:

*Ongeveer de helft van de klanten geeft aan niet genoeg te hebben aan het aantal uren hulp dat wordt verstrekt.*

De helft van de klanten (met HbH1 en HbH PGB) geeft aan dat het hen met de hulp die zij krijgen onvoldoende lukt het huis schoon en leefbaar te houden. Het betreft niet alleen bestaande klanten, maar ook (in mindere mate) nieuwe. Minder uren hulp betekent veelal dat er minder wordt schoongemaakt. De taken die volgens deze klanten onvoldoende gedaan worden, vallen grotendeels onder de takenlijst voor hulp bij het huishouden die de gemeente met aanbieders heeft opgesteld.

Sommige klanten geven aan dat dit leidt tot een slechtere gezondheid en een verminderd gevoel van welbevinden. De verminderde uren leggen niet zelden (te) veel druk op mantelzorgers en professionele hulpen. Sommige klanten doen nu meer zelf in het huishouden dan zij aan kunnen.

De andere helft van de klanten geeft aan dat de hulp die zij krijgen voldoende is om een schoon en leefbaar huis te realiseren. De aangekondigde uitbreiding van de basisvoorziening HbH met 26 uur per jaar (gemiddeld een half uur per week) vanaf oktober 2016 betekent dus dat de helft van de klanten uitbreiding krijgt, terwijl zij dat niet nodig hebben om een schoon en leefbaar huis te realiseren. Een deel van de andere helft zal de uitbreiding met 26 uur juist wellicht niet genoeg vinden. Op basis van ons onderzoek kunnen wij niet aangeven hoe groot deze laatste groep zal zijn.

De uren bij klanten met HbH2 zijn bij de herindicatieronde eind 2014 op niveau gebleven. Bij aanvragen van nieuwe klanten HbH2 en bij herindicaties gelden wel dezelfde beleidsregels als voor HbH1 en HbH PGB. De mate waarin deze klanten HbH2 er in slagen met de toegekende hulp hun huis schoon en leefbaar te houden, is niet bekend.

CONCLUSIE 3:

*Afgezien van het aantal uren is een grote meerderheid van de klanten tevreden over de kwaliteit van de hulp en over de aanvraagprocedure en informatievoorziening. Ongeveer de helft van de klanten wordt met het huidige beleid voldoende ondersteund.*

De berichtgeving in de media wekt de indruk dat vrijwel alle klanten ontevreden zijn over de hulp bij het huishouden die de gemeente biedt. Dat is niet het geval. Een grote meerderheid van de klanten is tevreden over de aanvraagprocedure (68%), de informatievoorziening (68%) en de kwaliteit van de hulp (85%). Over het aantal uren HbH zijn beduidend minder klanten tevreden (39%). Ongeveer de helft van de klanten geeft aan dat het met de hulp van de gemeente lukt om het eigen huis schoon en leefbaar te houden. Dat is het doel dat de gemeente met deze hulp nastreeft. Met name klanten die zelf nog veel in het huishouden kunnen doen, die een klein huis hebben, een goede hulp hebben, hulp uit hun eigen netwerk krijgen en/of niet zo kieskeurig zijn, hebben vaker voldoende aan de basisvoorziening van 78 uur per jaar.

CONCLUSIE 4:

*Informatievoorziening is voor merendeel klanten toereikend, maar er is ook ruimte voor verbetering.*

Ruim twee derde van de klanten is tevreden over de huidige informatievoorziening. Vooral de mogelijkheid om telefonisch bij het Wmo-loket of tijdens het indicatiegesprek informatie te vragen wordt zeer op prijs gesteld. Ook klanten die tevreden zijn over de informatievoorziening, blijken echter niet altijd goed op de hoogte zijn van de mogelijkheden en hun rechten. Zo weet de helft van de klanten niet dat zij gedurende het hele jaar gemiste uren mogen inhalen. Ook had de gemeente meer kunnen doen om bekendheid te geven aan de HHT-regeling, want 24% van de klanten is er niet van op de hoogte. Mondelinge informatie wordt niet altijd goed begrepen en onthouden, veel (vooral oudere) klanten zijn niet in staat zelfstandig informatie op internet op te zoeken en niet alle benodigde informatie is beschikbaar op de website van de gemeente. Bij een deel van de klanten is er behoefte aan meer schriftelijke informatie.

Relevante onderwerpen zijn bijvoorbeeld de keuze uit aanbieders, de hoogte van de eigen bijdrage, beoordelingscriteria, het vervangen/ inhalen van gemiste uren, de mogelijkheid om extra uren bij te kopen via de HHT-regeling en de mogelijkheid om herindicatie aan te vragen (zie ook bijlage 7).

CONCLUSIE 5:

*De HHT-regeling wordt minder gebruikt dan verwacht, maar voor deze klanten is de HHT wel een belangrijke uitweg om de gevolgen van de bezuiniging op te vangen.*

De mogelijkheid om uren bij te kopen met de HHT-regeling wordt door 23% van de klanten HbH1 en HbH-PGB benut. Gemiddeld kopen zij ongeveer 1 uur per week bij. Ondanks het lage tarief van € 5 per uur vormt de inkomenspositie van 35% van de klanten een belemmering om hiervan gebruik te maken. 22% heeft er geen behoefte aan. Een klein deel van de klanten (3 tot 6%) maakt er geen gebruik van omdat ze de regeling niet kennen of omdat ze niet weten hoe ze de hulp moeten aanvragen, terwijl zij dat wel zouden willen. De rest gebruikt de regeling niet om andere redenen. Een betere bekendheid van de regeling zou dus tot iets hoger gebruik kunnen leiden, maar ook dan zal lang niet het hele geraamde budget voor HHT worden gebruikt. De voorgenomen uitbreiding van de basisvoorziening vanaf oktober 2016 kan tot een lager gebruik van de HHT leiden. Het staat de gemeente vrij om te besluiten of zij de HHT-regeling in 2017 voortzet of niet, maar er is nog geen besluit genomen.

CONCLUSIE 6:

*Het toezicht van de gemeente op de kwaliteit van de geleverde hulp bij het huishouden is niet actief genoeg.*

De gemeente is eindverantwoordelijk voor de kwaliteit en continuïteit van de voorziening die de klant krijgt en heeft daarover afspraken gemaakt in de raamcontracten met de aanbieders. De klanten zijn vaak zeer afhankelijk van de geleverde hulp om met de beperkingen die zij hebben zelfstandig thuis te kunnen blijven wonen.

Hoewel de meeste klanten aangeven tevreden te zijn, heeft 7% van de klanten klachten over de kwaliteit van de hulp bij het huishouden en over de dienstverlening van de aanbieder. Sommige klanten melden hun onvrede bij de aanbieder, maar niet alle klanten zijn even assertief en mondig om die stap te zetten. De afspraken die de gemeente met de aanbieders heeft gemaakt, worden niet altijd nageleefd. De gemeente gaat onvoldoende na of aanbieders die afspraken ook daadwerkelijk realiseren. In de contracten met aanbieders van hulp bij het huishouden zijn ook enkele bepalingen opgenomen over het uitvoeren van metingen onder klanten en het toesturen van rapportages over klanttevredenheid. De gemeente stelt vooraf weinig voorwaarden aan de wijze waarop de klanttevredenheid gemeten dient te worden. In zogenoemde contracttafels met groepen aanbieders wordt dit onderwerp periodiek aan de orde gesteld, maar de gemeente vraagt de uitkomsten van de klanttevredenheidsmetingen niet bij de aanbieders op. De gemeente onthoudt zichzelf hiermee de gelegenheid om op een meer systematische manier geïnformeerd te worden over de tevredenheid onder klanten en waar nodig bij te sturen.

## AANBEVELINGEN

De rekenkamer doet een aantal aanbevelingen aan de gemeente. Daarbij realiseren wij ons dat het beleid momenteel sterk in beweging is en ter discussie staat als gevolg van de uitspraken van de Centrale Raad van Beroep op 18 mei 2016 over enkele beroepszaken en de onderbouwing van de basisvoorziening HbH. Bij het formuleren van onze aanbevelingen hebben wij rekening gehouden met het in gang gezette onderzoek naar de onderbouwing van de basisvoorziening en de op 17 mei 2016 door wethouder Diepeveen aangekondigde uitbreiding van de basisvoorziening HbH van 78 naar 104 uur per jaar, ingaand in oktober 2016.

### AANBEVELING 1:

*Pas meer maatwerk toe bij het beoordelen van aanvragen om hulp door meer rekening te houden met verschillen in de persoonlijke situatie van klanten.*

Zowel ons onderzoek als andere actuele inzichten duiden erop dat de kwaliteit van de (her)indicatiestelling en de toekenning van hulp op maat van de individuele situatie van de klant onder druk is komen te staan bij het implementeren van het gewijzigde beleid om de beoogde bezuinigingen op te vangen. Dit is te verbeteren door:

- ◆ Bij de indicatiestelling meer rekening te houden met verschillen in beperkingen van klanten, de woonsituatie en de omvang en samenstelling van het huishouden en hun sociaal netwerk. Dat zou kunnen door meer soorten maatwerkmodules te onderscheiden en/of bestaande maatwerkmodules ruimhartiger toe te passen, of door over te stappen op een heel andere methode om de omvang van de hulp te bepalen. Indien besloten wordt tot aanpassing van het beleid dan zal dat zijn beslag moeten krijgen in aangepaste beleidsregels.
- ◆ De gehanteerde normen voor de omvang van de basisvoorziening en de maatwerkmodules beter te onderbouwen (takenlijst met bijbehorende tijden, norm voor een schoon en leefbaar huis e.d.) waarmee de indicatiestelling zorgvuldiger kan verlopen en op meer begrip bij de klant zal mogen rekenen. De onderbouwing van de norm voor de omvang van de basisvoorziening is een goede stap, maar ook de benodigde omvang van maatwerkvoorzieningen moet zorgvuldig onderbouwd worden.
- ◆ Indicatiegesprekken standaard bij de klant thuis te voeren ook al kost dat meer tijd.
- ◆ Bestaande en nieuwe klanten actief te informeren dat zij om een herindicatie kunnen vragen als zij vinden dat de indicatie onvoldoende is om het huis schoon en leefbaar te houden of als hun situatie verslechterd is.
- ◆ Na te gaan of de nieuwe beleidsregels bij HbH2-klanten in de praktijk leiden tot voldoende hulp om een schoon en leefbaar huis te realiseren.
- ◆ De meest kwetsbare klanten te identificeren op basis van informatie uit de indicatiegesprekken en gemeentelijke registraties (op grond van risicofactoren zoals hoge leeftijd, alleenstaand zonder kinderen, instabiele gezondheid/progressieve ziekte, financiële problemen, beperkt sociaal netwerk, stapeling van gebruik van voorzieningen). Als deze klanten een vaste contactpersoon bij het

Wmo-loket of de aanbieder krijgen, kunnen deze vinger aan de pols houden en tijdig signaleren of de verstrekte ondersteuning nog toereikend is.

AANBEVELING 2:

*Verbeter de informatievoorziening aan nieuwe en bestaande klanten.*

Bij het indicatiegesprek kan worden nagegaan op welke manier de klant bij voorkeur informatie ontvangt. Meerdere klanten gaven aan dat zij tevreden zijn over de telefonische en mondelinge informatie, maar dat zij ook graag meer schriftelijke informatie zouden willen en/of een vaste contactpersoon bij het Wmo-loket. Een groot deel van de klanten is niet in staat informatie op internet op te zoeken.

Concreet kan de informatievoorziening worden verbeterd door twee informatiekaarten uit te geven: een met informatie voor mensen die hulp bij het huishouden *aanvragen* en een voor klanten die de hulp *gebruiken* (zie bijlage 7). Deze informatie kan op de website geplaatst worden, maar zou ook op papier verstrekt kunnen worden.

Ook goede afspraken met de aanbieders van hulp bij het huishouden over hoe te communiceren met de klant zijn belangrijk.

AANBEVELING 3:

*Zorg voor meer duidelijkheid over waar klanten ondersteuning kunnen krijgen wanneer zij problemen ervaren rond de hulp bij het huishouden.*

Sommige klanten ontvangen niet de hulp die geïndiceerd is of die zij nodig hebben, of zij hebben klachten over de kwaliteit van de hulp. Niet alle klanten beschikken over de energie, kennis en vaardigheden om zulke knelpunten zelf adequaat op te lossen.

Overeenkomstig de Wmo kunnen zij gebruik maken van onafhankelijke cliëntondersteuning. In Utrecht is dit primair belegd bij het buurtteam. Klanten zijn niet altijd op de hoogte van de mogelijkheden hiertoe. Gezien de kwetsbaarheid van de doelgroep en de geringe eigen kracht, bevelen wij aan de klanten actief te informeren wie hen kan helpen als zij problemen ervaren met de hulp in het huishouden.

AANBEVELING 4:

*Verbeter het toezicht op de kwaliteit van geleverde hulp bij het huishouden.*

De rekenkamer beveelt de gemeente aan om als opdrachtgever actiever toezicht te houden op de kwaliteit van de aanbieders en de geleverde hulp.

Eén van de stappen hierin is het daadwerkelijk opvragen en beoordelen van de klanttevredenheidsonderzoeken die aanbieders volgens het raamcontract jaarlijks moeten uitvoeren. De resultaten daarvan zou de gemeente beschikbaar kunnen maken voor de gemeenteraad en voor haar inwoners. De gemeente zou aanbieders ook aan moeten spreken op veel voorkomende klachten (in dit onderzoek: wisselende hulpen en de kwaliteit van invallers). Ook bespreking van veel voorkomende klachten en toetsing van bijvoorbeeld klachtenprocedures en privacyregelingen van aanbieders zouden periodiek onderdeel moeten uitmaken van het gemeentelijk toezicht.

AANBEVELING 5:

*Analyseer informatie uit het klantenbestand diepgaander om tot betere begrotingen te komen en tot meer inzicht in het niet (langer) gebruik maken van de hulp bij het huishouden.*

De analyse van trends in de omvang en samenstelling van het klantenbestand en daadwerkelijk gebruik van de geïndiceerde uren zijn relevant voor de begroting van het budget voor HbH. Vanwege het grote verschil tussen begroting en realisatie de afgelopen jaren, is het van belang om te komen tot een betere benutting van het beschikbare budget vanaf 2017.

Vanwege het lage verzilveringspercentage is het ook van belang dat de gemeente beter inzicht krijgt in de redenen waarom geïndiceerde hulp niet of slechts gedeeltelijk gebruikt wordt. Door declaratiegegevens van aanbieders of informatie over geïnde bijdragen van het CAK op klantniveau te vergelijken met afgegeven indicaties kan de gemeente achterhalen om welke klanten het gaat. Door met deze klanten contact te leggen kan achterhaald worden of deze klanten de hulp niet meer nodig hebben, of dat zich problemen voordoen bij het gebruik van de afgegeven indicatie.

Bij beëindiging van deelname is belangrijk te achterhalen wat de redenen hiervan zijn en deze redenen beleidsmatig te beoordelen. De telefonische enquête die in dit onderzoek wordt besproken bevat alleen informatie over de deelnemers begin 2016 en niet over de vrij forse uitstroom uit de regeling in het jaar daarvoor. Nader onderzoek naar de redenen van vertrek kan nuttige inzichten opleveren.

AANBEVELING 6:

*Geef klanten tijdig helderheid over het al dan niet voortbestaan van de HHT-regeling vanaf 2017 en eventuele alternatieven daarvoor.*

Voor klanten die nu gebruik maken van de HHT is het van belang tijdig duidelijkheid te krijgen. Mocht de gemeente besluiten de HHT te stoppen, dan hebben zij tijd nodig om vervangende hulp te zoeken of herindicatie aan te vragen. Een deel van het HHT-budget wordt vanaf 2017 structureel aan de Integratie-uitkering toegevoegd. De gemeente is vrij te besluiten hoe zij deze middelen inzet en of zij de HHT-regeling in 2017 voortzet of niet.

## BESTUURLIJKE REACTIE COLLEGE VAN B&W

Met veel belangstelling heeft ons college kennis genomen van het onderzoeksrapport Hulp bij het huishouden van de Rekenkamer. Wij spreken onze waardering uit voor het uitgebreide onderzoek, dat inzicht biedt in de manier waarop het nieuwe beleid voor hulp bij het huishouden in de praktijk uitwerkt voor klanten en voor de financiën van de gemeente.

Wij beschouwen het rapport als een welkome bijdrage en kunnen de conclusies die u trekt op hoofdlijnen onderschrijven. Uw bruikbare aanbevelingen nemen wij ter harte en werken wij verder uit in ons beleid en de dienstverlening.

In het navolgende schetsen wij kort de maatschappelijke, juridische en bestuurlijke context waarbinnen wij uw rapport gezien hebben en geven wij tevens een inzicht in de wijze waarop wij de resultaten van uw onderzoek zullen benutten in de beleidsaanpassingen voor Hulp bij het Huishouden. Deze aanpassingen komen ook voort uit het reeds genomen besluit over verruiming van de uren bij de Voorjaarsnota, de uitvoering van bijbehorende moties 129/2016 en 93/2016 van de Raad en de recente uitspraak van de Centrale Raad van Beroep (CRvB) en het daarop gebaseerde objectieve onderzoek naar de minimale basisnorm.

### **Context**

Zoals u in uw rapport constateert is hulp bij het huishouden (HbH) een regelmatig terugkerend onderwerp in het maatschappelijke en politieke debat. Het is een onderwerp dat mensen raakt.

Nadat een jaar ervaring is opgedaan met het nieuwe beleid onder de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo 2015) heeft de Raad bij de Voorjaarsnota 2016 besloten de dienstverlening in de basisvoorziening op jaarbasis uit te breiden van 78 naar 104 uur. Dit betekent dat alle klanten HbH1 een half uur per week extra ontvangen voor hulp bij het huishouden. Uit uw rapport blijkt dat u kennis hebt genomen van ons besluit en de motivering daarvan.

De maatschappelijke impact van de hulp bij het huishouden blijkt ook uit het aantal bezwaarschriften dat is ingediend toen het nieuwe beleid in werking trad. Deze juridische procedures hebben op 18 mei 2016 tot een uitspraak geleid van de Centrale Raad van Beroep (CRvB). De kern van deze uitspraak is dat de rechter meent dat het aantal uren HbH dat in de basisvoorziening wordt toegekend onafhankelijk en objectief moet worden onderbouwd. Wij hebben ter uitvoering van deze uitspraak opdracht gegeven aan KPMG Plexus en HHM om onderzoek te doen naar de onderbouwing van de urennorm. Zoals u weet is dit onderzoek afgerond en hebt u kennis kunnen nemen van de bevindingen. De uitkomst van dit onderzoek is –gelet op de dwingende uitspraak van de CRvB- mede bepalend voor de inrichting van de voorziening Hulp bij het Huishouden.

### **Uw conclusies**

Op hoofdlijnen delen wij uw conclusies. Wel plaatsen wij een kanttekening bij uw conclusie over de hoogte van de bezuiniging.

Uw hoofdconclusie is dat onvoldoende maatwerk is toegepast en de bezuiniging is hoger uitgevallen dan nodig was. Wij relateren daarbij uw conclusie over het onvoldoende toepassen van maatwerk met name aan de her-indiceringen, die in het najaar van 2014 zijn uitgevoerd ter voorbereiding op de Wmo 2015 en aan het houden van telefonische indicatiegesprekken. Wij komen hier bij de bespreking van de aanbevelingen op terug.

Het is een feit dat in 2015 meer middelen zijn begroot voor Hulp bij het huishouden dan daadwerkelijk aan uitgaven zijn gedaan in dat jaar. De begroting overtrof de realisatie met €2,8 miljoen. U concludeert dat de begroting was gebaseerd op gebrekkig onderbouwde en te voorzichtige ramingen, waardoor het overschot is ontstaan. Wij menen dat de bewoording “gebrekkig onderbouwd” in dit licht een te zware kwalificatie is en hebben behoefte deze conclusie te nuanceren.

Bij het opstellen van de begroting proberen wij dit zo realistisch mogelijk te doen met in inachtneming van de nodige behoedzaamheid. De begroting is tot stand gekomen in de zomer van 2014 op basis

informatie uit het Regeerakkoord, aannames over het gebruik onder het nieuwe beleid en de risico's betreffende de kosten van HbH in het nieuwe stelsel. De Rekenkamer noemt een aantal van deze factoren. Aanvullend wijzen wij er op dat wij bij de ramingen ook zijn uitgegaan van een toename van het aantal rechthebbenden op hulp bij het huishouden, als gevolg van de toename van het aantal ouderen in combinatie met het beleid om ouderen langer thuis te laten wonen. Wij zijn uitgegaan van een gelijkblijvend gebruik van hulp bij het huishouden, hoewel er al jaren een landelijke dalende trend is. Rekening houden met dergelijke prognoses is belangrijk voor de betaalbaarheid op (middel) lange termijn van de voorziening. Ook zijn wij er vanuit gegaan dat de benutting van de indicaties voor hulp bij het huishouden (“de verzilvering”) toeneemt als de beschikbare uren voor HbH afnemen. Het klopt dat in 2015 deze prognoses (nog) niet zijn uitgekomen, maar dat doet niet af aan de relevantie van die verwachtingen. Tot slot zijn door het Rijk, na vaststelling van ons nieuwe beleid en gedurende het jaar, nog herstelacties gedaan om de effecten van de Rijksbezuiniging te temperen (zo is de aangekondigde Rijkskorting van 40% teruggebracht naar 32%). Deze herstelacties hebben wij niet meer kunnen verwerken in onze begroting.

### **Reactie op uw aanbevelingen**

U geeft aan dat er meer maatwerk toegepast moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met verschillen in de persoonlijke situatie van klanten. Ook kan de informatievoorziening aan klanten en het toezicht op de kwaliteit van geleverde hulp verbeterd worden. Daarmee samenhangend moet meer duidelijkheid komen waar klanten ondersteuning kunnen ontvangen wanneer zij problemen rond de hulp bij het huishouden ervaren. Tot slot geeft u aan dat het klantenbestand diepgaander geanalyseerd kan worden om tot betere begrotingen en meer inzicht te komen.

Uw aanbevelingen betrekken wij de komende periode bij de borging en verbetering van het beleid omtrent hulp bij het huishouden en de dienstverlening door het Wmo-

loket. Mede op basis van uw bevindingen maar ook op basis van signalen uit het veld, de opdrachten die de raad het college heeft gegeven (motie 93/2016 en 129/2016) en de resultaten van het onderzoek dat door KPMG en HHM is uitgevoerd, zullen wij in eerste instantie de volgende punten meenemen in ons beleid en onze dienstverlening:

a) Verruiming basisuren

In aansluiting op datgene dat bij de Voorjaarsnota 2016 is besloten en de recente uitkomst van het onderzoek van KPMG en HHM worden de minimale basisuren per 10 oktober 2016 uitgebreid naar 105 uur. (dit betekent ten opzichte van het besluit bij de voorjaarsnota een verruiming met nog één uur op jaarbasis en dit wordt meegenomen in het nieuwe beleid hulp bij het huishouden).

b) Borging maatwerk

Het bieden van maatwerk is en blijft de kern van ons beleid voor hulp bij het huishouden. Door herformulering van de beleidsregels zullen wij dit uitgangspunt beter borgen. Daarnaast willen wij de borging van het maatwerk versterken in het individuele onderzoek door elke klant een huisbezoek aan te bieden.

c) Informatievoorziening aan klanten

Wij gaan bezien hoe wij de informatievoorziening aan klanten verder kunnen verbeteren. Daarbij betrekken wij de Cliëntenraad Wmo en de aanbieders hulp bij het huishouden.

d) In stand houden van Huishoudelijk Hulp Toelage (HHT)

Wij zijn voornemens de HHT regeling te continueren omdat dit naast het behoud van werkgelegenheid, het ook de eigen kracht van klanten versterkt waardoor zij langer zelfstandig kunnen blijven. Maar ook omdat het klanten (HbH1) de gelegenheid biedt om meer hulp bij het schoonmaken te in te kopen wanneer zij dit willen.

e) Toezicht op kwaliteit

Uw aanbevelingen omtrent het toezicht op kwaliteit nemen wij ter harte. In samenspraak met de Cliëntenraad Wmo en de aanbieders hulp bij het huishouden gaan wij bekijken op welke wijze wij hier uitvoering aan kunnen geven.

Wij danken u voor het onderzoek en zien de definitieve versie van uw rapport tegemoet.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht

30 augustus 2016

## NAWOORD REKENKAMER

De Rekenkamer Utrecht dankt het college voor hun reactie op het rapport. Het college deelt onze conclusies op hoofdlijnen, en vindt onze aanbevelingen bruikbaar om het beleid voor hulp bij het huishouden en de dienstverlening te verbeteren.

Het college plaatst kanttekeningen bij onze conclusie dat de begroting was gebaseerd op gebrekkig onderbouwde en te voorzichtige ramingen, waardoor het overschot van 18 % bij de huishoudelijke hulp is ontstaan. Het college acht de kwalificatie ‘gebrekkig onderbouwd’ te zwaar. Voorzichtigheid bij het maken van ramingen valt bestuurlijk weliswaar goed te begrijpen, maar de veronderstelde verzilvering van 100% in 2015 terwijl deze in voorgaande jaren rond de 80% schommelde heeft wel een grote mate van voorzichtigheid in zich. Het budget liet ook in de beide voorgaande jaren al een behoorlijke onderuitputting zien, onder meer door de dalende tendens in het aantal klanten. Ook had de gemeente rekening kunnen houden met de sterke verhoging van de eigen bijdrage door het wegvallen van de WTCG-korting. Het was te verwachten dat dit tot minder gebruik van hulp bij het huishouden zou leiden.

Onze conclusie over maatwerk relateert het college aan de herindicaties in het najaar van 2014, terwijl deze ook betrekking heeft op de huidige praktijk. In reactie op de aanbeveling om meer maatwerk toe te passen, noemt het college de herformulering van de beleidsregels en de huisbezoeken, en de uitbreiding van de basisvoorziening. Onduidelijk is of de gemeente nu echt maatwerk gaat toepassen of dat iedereen ‘een maatje meer’ krijgt. De gemeente gaat namelijk in de bestuurlijke reactie niet in op de andere door ons genoemde manieren om inhoud te geven aan maatwerk, zoals: bij de indicatiestelling meer rekening houden met verschillen in beperkingen, woonsituatie en sociaal netwerk van klanten; en klanten actief informeren dat zij een herindicatie kunnen aanvragen als zij het niet redden met de toegekende uren of als hun situatie verslechtert.

Het college meldt dat zij onze aanbevelingen de komende periode zal betrekken bij de verbetering van het beleid en de dienstverlening. Uit de reactie van het college blijkt niet duidelijk hoe zij dat precies gaat doen en of zij van plan is alle aanbevelingen geheel uit te voeren. Zo gaat het college niet in op aanbeveling 3 om klanten meer duidelijkheid te geven over cliëntondersteuning en aanbeveling 5 om het klantenbestand diepgaander te analyseren om tot betere begrotingen te komen en tot meer inzicht in de niet-gebruikers. Het college meldt dat zij de Huishoudelijke Hulp Toelage in 2017 wil voortzetten. Zij meldt echter niet hoe zij ervoor gaat zorgen dat de (potentiële) klanten beter op de hoogte zijn van deze regeling.

Wij roepen de raad daarom op te vragen om een plan van aanpak waarin het college toelicht hoe zij de raadsbesluiten, en daarmee de aanbevelingen uit ons rapport, gaat implementeren.<sup>3</sup> De raadsbehandeling van het onderwerp Hulp bij het huishouden zien wij met belangstelling tegemoet.

---

<sup>3</sup> *Verordening Rekenkamer Utrecht 2013*, artikel 11.7 stelt dat het College binnen 6 weken een plan van aanpak opstelt over de implementatie van de raadsbesluiten over de aanbevelingen.

# DEEL II ONDERZOEKSRAPPORT

## 1 OVER DIT ONDERZOEK

### 1.1 AANLEIDING

Op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) is de gemeente verantwoordelijk voor de ondersteuning van mensen met beperkingen en mensen met chronische psychische of psychosociale problemen. Deze ondersteuning moet er op gericht zijn dat mensen zo lang mogelijk in hun eigen leefomgeving kunnen blijven. Al op 1 januari 2007 werd de verantwoordelijkheid voor hulp bij het huishouden overgeheveld van de AWBZ naar de Wmo 2007, waarmee gemeenten sindsdien verantwoordelijk zijn voor de verstrekking van deze hulp. Door wetwijzigingen werden gemeenten vanaf 1 januari 2015 verantwoordelijk voor een groter aantal taken in de maatschappelijke ondersteuning. De rijksoverheid verwacht dat gemeenten deze zorg beter kunnen organiseren tegen lagere kosten, en bezuinigde fors op de rijksuitkering die de gemeenten voor deze taken krijgen.

Van de totale maatschappelijke ondersteuning bestaat meer dan de helft van de verstrekkingen aan Wmo-klanten uit hulp bij het huishouden (SCP, 2016, p.61). Het kunnen organiseren en voeren van een eigen huishouding inclusief schoonhouden is een belangrijke voorwaarde om zelfstandig te kunnen blijven wonen en om te kunnen participeren in de samenleving. Ook in Utrecht ontvangt een groot aantal klanten deze vorm van zorg (5.506 per 1 januari 2016).

Om de bezuinigingen van het Rijk per 1 januari 2015 op te vangen heeft de gemeente Utrecht de regels voor verstrekking van hulp bij het huishouden aangepast. Veel klanten kregen als gevolg daarvan vanaf maart 2015 minder uren hulp dan voorheen. De bezuinigingen op de hulp bij het huishouden hebben zowel landelijk als lokaal zeer veel media-aandacht gekregen. Rekenkamer Utrecht heeft onderzoek gedaan naar de hulp bij het huishouden die de gemeente Utrecht verstrekt (zie kader).

#### **Mensen met een beperking kunnen van de gemeente Utrecht op verschillende manieren hulp in de huishouding krijgen:**

1. Hulp bij het huishouden 1 in natura (HbH1-ZIN): schoonmaakhulp voor inwoners die zelf in staat zijn de regie over hun huishouden te voeren. In natura betekent dat de zorg verleend wordt door een professionele aanbieder van hulp bij het huishouden, die daarvoor betaald wordt door de gemeente.
2. Hulp bij het huishouden 2 in natura (HbH2-ZIN): voor inwoners die zelf niet in staat zijn de regie over hun huishouden te voeren, bijvoorbeeld dementerende ouderen, psychiatrisch patiënten, zwakbegaafden en patiënten in de terminale fase.

De hulp maakt niet alleen schoon, maar ondersteunt ook bij de organisatie van het huishouden. De zorg wordt verleend door een professionele aanbieder van hulp bij het huishouden, die daarvoor betaald wordt door de gemeente. Voor het personeel aan deze klanten gelden hogere opleidingseisen dan bij HbH1.

3. Hulp bij het huishouden via een persoonsgebonden budget (HbH-PGB): de klant krijgt de beschikking over een budget waarmee hij/ zij zelf hulp inkoopt. De declaraties verlopen via de Sociale Verzekeringsbank.<sup>4</sup>
4. Huishoudelijke Hulp Toelage (HHT): klanten kunnen maximaal 3 uur hulp per week rechtstreeks inkopen bij een professionele aanbieder van hulp bij het huishouden tegen een gereduceerd tarief. Dat kan in aanvulling op de HbH1 voor € 5 per uur of in plaats van de HbH voor € 9-10,50 per uur, mits wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden.

HbH1, HbH2 en HbH-PGB zijn alleen verkrijgbaar met een indicatie van het Wmo-loket. De hulp wordt verstrekt op grond van de Wmo. De klant betaalt een eigen bijdrage aan het Centraal Administratiekantoor (CAK). De hoogte daarvan hangt af van het inkomen en het eigen vermogen.

HHT is een tijdelijke werkgelegenheidsmaatregel die niet onder de Wmo valt. Deze hulp is toegankelijk voor: mensen met een Wmo-voorziening (bijvoorbeeld een rolstoel), met persoonlijke verzorging aan huis, met een indicatie voor een verpleeghuis, of met dementiezorg, huishoudens vanaf 67 jaar en mantelzorgers. Wie aan een van deze voorwaarden voldoet kan de hulp rechtstreeks inkopen bij een aanbieder van hulp bij het huishouden. De klant betaalt een vast (gereduceerd) tarief per uur rechtstreeks aan de organisatie die de zorg levert (en dus niet aan het CAK). De gemeente betaalt de resterende kosten aan de aanbieder.

## 1.2 DOEL VAN HET ONDERZOEK EN ONDERZOEKSVRAGEN

### *Doel van het onderzoek*

De bezuiniging op de hulp bij het huishouden sinds 2015 heeft gevolgen voor veel kwetsbare inwoners van Utrecht en grijpen rechtstreeks in op hun dagelijks leven. Met dit onderzoek wil de rekenkamer inzicht bieden in de manier waarop het nieuwe beleid voor hulp bij het huishouden in de praktijk uitwerkt. Centraal daarbij staan het perspectief van de klant en de gemeentefinanciën.

### *Centrale vraag*

Hoe werkt het nieuwe beleid voor hulp bij het huishouden in de praktijk uit voor klanten en voor de financiën van de gemeente?

---

<sup>4</sup> Bij persoonsgebonden budgetten wordt in de registratie van de gemeente geen onderscheid gemaakt tussen HbH1 en HbH2. Inhoudelijk gaat het vaak om HbH1, maar dat hoeft niet.

### *Deelvragen*

Voor de beantwoording van de centrale vraag worden de volgende deelvragen beantwoord:

- 1 Hoeveel mensen maken gebruik van hulp bij het huishouden via de gemeente Utrecht en welk soort en aantal uren hulp gebruiken zij?
- 2 Is de informatievoorziening van de gemeente aan klanten over het huidige beleid adequaat?
- 3 Hoe ervaren de klanten de hulp die zij onder het huidige beleid van de gemeente krijgen?
- 4 In hoeverre wordt de doelstelling “schoon en leefbaar huis” gerealiseerd?
- 5 Heeft het beleid van de gemeente ertoe geleid dat burgers die hulp bij het huishouden vragen nu meer zelf doen, meer hulp krijgen van mantelzorgers of vrijwilligers, of meer hulp zelf inkopen dan in 2014?
- 6 Wat waren de kosten van het beleid in 2014 en 2015 en hoe verhouden die zich tot het geraamde budget voor 2015 en de beoogde bezuiniging? Welk budget is er voor 2016 geraamd?

De beantwoording van deze vragen is in belangrijke mate gebaseerd op een telefonische enquête onder 476 klanten van hulp bij het huishouden en uit verdiepende gesprekken met klanten thuis en (groeps-)gesprekken met WMO-consulenten, medewerkers van aanbieders en hulpen bij het huishouden. Daarnaast zijn documenten en gegevens uit registraties geanalyseerd.

Bij de beantwoording van de onderzoeksvragen en beoordeling van het gemeentelijk beleid hebben wij een vooraf opgesteld normenkader gehanteerd. Voor het normenkader verwijzen wij u naar bijlage 1.

### 1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 beschrijven wij het beleid van het Rijk en van de gemeente Utrecht en de belangrijkste ontwikkelingen daarin. In de hoofdstukken 3 tot en met 7 beantwoorden wij de onderzoeksvragen en worden de bevindingen gepresenteerd en toegelicht. In het beoordelingskader (bijlage 1) is aangegeven welke onderzoeksvragen en normen in elk hoofdstuk aan de orde komen.

Bijlage 2 bevat een lijst met afkortingen en begrippen. Voor de aanpak van het onderzoek en de verantwoording van de gebruikte bronnen en onderzoeksmethoden verwijzen wij naar bijlagen 3, 4 en 5. In bijlage 6 is een chronologisch overzicht van de belangrijkste feiten rondom het beleid voor hulp bij het huishouden.

De uitkomsten van de telefonische enquête onder de gebruikers van hulp bij het huishouden zijn beschikbaar als aparte internetbijlage op onze website <http://www.utrecht.nl/rekenkamer/publicaties/publicaties-2013-2016/>.

## 2 BELEID VOOR HULP BIJ HET HUISHOUDEN

### 2.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk beschrijven wij de ontwikkelingen in het beleid voor de hulp bij het huishouden van de rijksoverheid en van de gemeente Utrecht. Bij enkele aspecten is hierbij gebruik gemaakt van de uitkomsten van de telefonische enquête onder klanten met HbH1 en HbH-PGB. Enkele opvallende punten die in dit hoofdstuk naar voren komen zijn:

1. De gemeente is sinds 2007 verantwoordelijk voor de hulp bij het huishouden aan mensen met een beperking.
2. De gemeente kreeg vanaf 2015 te maken met een structurele verlaging van de rijksuitkering voor hulp bij het huishouden oplopend tot 40% vanaf 2016.
3. Kort voor de bezuiniging inging, maakte het Rijk bekend dat de gemeente een extra tijdelijke bijdrage kreeg: de huishoudelijke hulp toelage (HHT).
4. De gemeente Utrecht besloot de hele rijksbezuiniging in één keer te realiseren door vermindering van het aantal uren hulp aan klanten met een indicatie HbH1 en HbH-PGB. Bestaande indicaties HbH2 werden niet herzien.
5. De gemeente Utrecht verstrekt sinds 2015 een basisvoorziening van 78 uur per jaar en in bepaalde gevallen aanvullende maatwerkmodules. Doel van de hulp is een schoon en leefbaar huis.
6. De herindicaties zijn onder grote tijdsdruk uitgevoerd. Bij de herindicaties kreeg ongeveer 90% alleen de basisvoorziening, 10% van de klanten kreeg ook een maatwerkmodule. 871 klanten (16%) maakten bezwaar tegen de vermindering van de hulp die zij kregen. Bij 361 klanten is het bezwaar geheel of gedeeltelijk gegrond verklaard. 778 klanten kregen bezoek van een huishoudcoach.
7. De Centrale Raad van Beroep oordeelde in mei 2016 dat de 78 uur hulp per jaar niet voldoende onderbouwd was. Het college heeft in mei 2016 aangekondigd dat zij de basisvoorziening vanaf oktober 2016 zal verhogen naar 104 uur per jaar. en dat zij een onderzoek gaat doen om de basisvoorziening beter te onderbouwen.
8. De netto eigen bijdrage werd in 2015 door het Rijk verhoogd voor alle klanten door afschaffing van de Wtcg-korting, waardoor de eigen bijdrage per uur hulp voor sommige klanten hoger werd dan de gangbare tarieven op de particuliere markt. In 2016 verlaagde de gemeente de eigen bijdrage weer voor een deel van de klanten. Via de hoogte van de eigen bijdrage kan de gemeente invloed uitoefenen op de omvang van het gebruik van HbH, de omvang van de baten voor de gemeente en de kosten voor de klant.

Een chronologisch overzicht is opgenomen in Bijlage 6.

## 2.2 RIJKSBELEID

Per 1 januari 2007 werd de verantwoordelijkheid voor huishoudelijke hulp aan mensen met een beperking overgeheveld van de AWBZ naar de Wmo 2007. De gemeenten zijn sindsdien verantwoordelijk voor de verstrekking van deze hulp.

In het regeerakkoord van het kabinet Rutte II (oktober 2012) werden omvangrijke decentralisaties en bezuinigingen in het sociaal domein aangekondigd. Het kabinet wilde daarmee de kostenontwikkeling in de zorg beheersen en tegelijkertijd de zorg en ondersteuning verbeteren door meer uit te gaan van de eigen kracht van burgers en meer maatwerk te gaan leveren. In de WMO 2007 werd uitgegaan van het compensatiebeginsel terwijl de WMO 2015 spreekt over het geven van een ‘passende bijdrage aan zelfredzaamheid en participatie’. Het recht op hulp bij het huishouden wordt een voorziening waar afhankelijk van de situatie een beroep op gedaan kan worden. Het gespecialiseerde en gefragmenteerde aanbod dient waar mogelijk beter op elkaar te worden afgestemd onder het adagium één gezin, één plan, één hulpverlener. De hulp bij het huishouden wilde het kabinet beperken tot “een maatwerkvoorziening voor degenen die het echt nodig hebben en het niet uit eigen middelen kunnen betalen.” Er werd een structurele bezuiniging van 75% aangekondigd en vanaf 2014 zouden geen nieuwe klanten meer tot de hulp toegelaten worden. Het regeerakkoord bevatte ook voornemens om de aanspraken op intramurale zorg te beperken en mensen langer ondersteuning in de thuissituatie aan te bieden.<sup>5</sup>

Tegen de bezuinigingen op de hulp bij het huishouden kwam veel protest uit de samenleving. In april 2013 sloot het kabinet een zorgakkoord, waarbij de bezuinigingen werden verminderd: vanaf 2014 mochten toch nieuwe klanten worden toegelaten en de structurele bezuiniging op hulp bij het huishouden werd 32% in 2015 en 40% vanaf 2016 (in plaats van 75%). Ook werd extra geld uitgetrokken voor zorgvernieuwing.<sup>6</sup>

De nieuwe Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo 2015) is op 8 juli 2014 goedgekeurd door de Eerste Kamer en op 1 januari 2015 van kracht geworden. Op grond van de Wmo 2015 werd de gemeente verantwoordelijk voor meer soorten zorg. Hun taak werd zo omschreven dat gemeenten veel beleidsvrijheid hebben: het ondersteunen van de zelfredzaamheid en participatie van mensen met een beperking, chronische psychische of psychosociale problemen. Die ondersteuning moet erop gericht zijn dat mensen zo lang mogelijk in de eigen leefomgeving kunnen blijven.<sup>7</sup> Anders dan in de Wmo 2007 is de hulp bij het huishouden niet meer expliciet in deze wet genoemd. Op 18 mei 2016 heeft de Centrale Raad voor Beroep een uitspraak

---

<sup>5</sup> Regering VVD-PvdA (29 oktober 2012). *Bruggen slaan*. Regeerakkoord VVD-PvdA.

<sup>6</sup> Ministerie van VWS (24 april 2013). *Resultaten zorgoverleg*. Kamerbrief; VWS (25 april). *Hervorming van de langdurige zorg*. Kamerbrief.

<sup>7</sup> Ministerie van VWS (januari 2015). *Memorie van Toelichting bij het voorstel voor de Wet maatschappelijke ondersteuning*, p. 1.

gedaan waaruit blijkt dat gemeenten ook onder de Wmo 2015 moeten zorgen voor hulp bij het huishouden voor mensen met een beperking.

Met de Wmo 2015 wil de regering ook bereiken dat mensen meer ondersteuning op maat krijgen, dat een groter beroep wordt gedaan op de eigen verantwoordelijkheid en het sociale netwerk van mensen en waar mogelijk ook op vrijwilligers, en dat bespaard wordt op de zorgkosten.

In juli 2014 kondigde het Rijk verder aan dat zij in 2015 en 2016 € 75 miljoen per jaar extra beschikbaar zou stellen voor een huishoudelijke hulp toelage (HHT), om de negatieve effecten op de werkgelegenheid in de thuiszorg te dempen.<sup>8</sup> De HHT-regeling houdt in dat klanten zelf tegen een gereduceerd tarief (extra) hulp kunnen inkopen bij professionele aanbieder van hulp bij het huishouden. Gemeenten mochten het geld in 2015 niet gebruiken voor de al bestaande Wmo-voorziening HbH.<sup>9</sup> Over de hoogte en de voorwaarden van de HHT-bijdrage ontstond pas in het najaar van 2014 duidelijkheid. Gemeenten hadden daardoor weinig tijd om de uitvoering van de regeling voor te bereiden.

In december 2015 maakten VNG, FNV, CNV en VWS opnieuw afspraken over een perspectief voor een gezamenlijke aanpak van de langdurige zorg en ondersteuning. Als gevolg daarvan krijgen gemeenten wat meer financiële armslag: zij krijgen de vrijheid om het budget voor HHT 2016 naar eigen inzicht te besteden aan hulp bij het huishouden voor de Wmo doelgroep en het budget voor de HHT wordt structureel toegevoegd aan de Integratie-uitkering Wmo/huishoudelijke verzorging onder de noemer “aanvullend budget vernieuwing n.a.v. overleg toekomstvast langdurige zorg en ondersteuning”. Landelijk gaat het om € 40 miljoen in 2017, oplopend naar € 100 miljoen vanaf 2021.<sup>10</sup> Dit extra geld is toegevoegd aan de Integratie-uitkering Wmo. In mei 2016 nam de Tweede kamer een motie aan om “... niet langer voorwaarden te stellen aan de besteding van HHT-gelden anders dan dat deze gelden besteed worden aan de huishoudelijke verzorging in het kader van de Wmo.”<sup>11</sup> Vanaf 2017 zal de huishoudelijke hulp voor Wlz-cliënten met een modulair pakket thuis overgeheveld worden naar de Wlz. Vanuit het principe “geld volgt taak” zal het Gemeentefonds dan met € 30 miljoen worden verlaagd.<sup>12</sup> De financiële gevolgen van deze besluiten op landelijk niveau en voor de gemeente Utrecht zijn weergegeven in tabellen 2.1 en 2.2.

---

<sup>8</sup> Ministerie van VWS (7 juli 2014). *Stand van zaken arbeidsmarkt zorg*. Kamerbrief. De voorwaarden waaronder de gemeenten dit bedrag mochten besteden staan in de *Informatiekaart HHT*, waarnaar wordt verwezen in de *Septembercirculaire gemeentefonds 2014*. In de loop van 2014 en 2015 werd dit bedrag verhoogd naar € 270 miljoen voor 2 jaar. De bedragen per gemeente zijn opgenomen in aparte beschikkingen per gemeente en in de *Septembercirculaire gemeentefonds 2015*.

<sup>9</sup> Ministerie van BZK (16 september 2014). *Septembercirculaire Gemeentefonds 2014*.

<sup>10</sup> Ministerie van VWS (4 december 2015). *Toekomstvast langdurige zorg en ondersteuning*. Kamerbrief.

<sup>11</sup> Ministerie van BZK (31 mei 2016). *Meicirculaire Gemeentefonds 2016*, p. 38. Tweede Kamer (19 mei 2016). *Motie van het lid Keijzer*, 23 235, nr. 154.

<sup>12</sup> Ministerie van BZK (31 mei 2016). *Meicirculaire Gemeentefonds 2016*, p. 20.

**Tabel 2.1** Macrobudget van het Rijk voor Wmo, HbH en HHT (bedragen in € miljoen)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Integratie-uitkering Sociaal domein, onderdeel Wmo 2015 <sup>13</sup> (nieuwe taken en centrumgemeentetaken)		3.525	3.619	3.607	3.614	3.624	3.612	3.597
Integratie-uitkering Wmo <sup>14</sup> (taken Wmo 2007, o.a. HbH)	1.714	1.259	1.161	1.239	1.239	1.239	1.250	1.300
Daarin verwerkte korting op HbH		-32%	-40%	-40%	-40%	-40%	-40%	-40%
Daarin verwerkt aanvullend budget vernieuwing maatschappelijke ondersteuning (is onderdeel van Integratie-uitkering Wmo) <sup>15</sup>				42	42	42	52	103
Decentralisatie-uitkering HHT <sup>16</sup>		69 (129)	201 (141)					

Bronnen: BZK, Diverse circulaire Gemeentefonds 2015 en 2016.

**Tabel 2.2** Rijksuitkeringen voor gemeente Utrecht (bedragen in € miljoen)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Integratie-uitkering Sociaal domein, onderdeel Wmo <sup>17</sup>		107,7	104,3	107,8	110,0	111,5	111,4	111,2
Integratie-uitkering Wmo <sup>18</sup>	21,4	15,8	14,8	15,8	15,8	15,8	15,9	16,6
Waarvan toe te rekenen aan HbH <sup>19</sup>	17,0	12,6	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	
Decentralisatie-uitkering HHT <sup>20</sup>		3,4	3,4					

Bronnen: BZK, *Mei- en Septemercirculaire Gemeentefonds 2015 en 2016*. Gedeelte toe te rekenen aan HbH: College van B&W (4 maart 2015), *Commissiebrief Aanpak ondersteuning transitie HbH1*.

<sup>13</sup> Bron 2015: Ministerie van BZK. *Septemercirculaire gemeentefonds 2015*. Bron 2016-2021: Ministerie van BZK. *Meicirculaire Gemeentefonds 2016*.

<sup>14</sup> Bron 2014: Ministerie van BZK. *Septemercirculaire Gemeentefonds 2014*; Bron 2015: Ministerie van BZK, *Meicirculaire Gemeentefonds 2015* en Ministerie van BZK, *Septemercirculaire Gemeentefonds 2015*; Bron 2016-2021: Ministerie van BZK, *Meicirculaire Gemeentefonds 2016*.

<sup>15</sup> Bron: Ministerie van BZK. *Meicirculaire Gemeentefonds 2016*, p. 30. Deze bedragen zijn opgenomen in de Integratie-uitkering Wmo vanaf 2016. Dit bedrag is inclusief het deel van het HHT-budget dat vanaf 2017 structureel is toegevoegd aan de Integratie-uitkering Wmo.

<sup>16</sup> Bron 2015: Ministerie van BZK, *Meicirculaire Gemeentefonds 2015*. Bron 2016: Ministerie van BZK, *Decemercirculaire Gemeentefonds 2015*. Ter toelichting: een bedrag van € 60 miljoen voor 2015 is niet uitgegeven en overgeheveld naar 2016; 2015 (129 – 60 = 69) en 2016 (141 + 60 = 201).

<sup>17</sup> Bron: Ministerie van BZK (31 mei 2016). *Meicirculaire Gemeentefonds 2016*. Bedragen inclusief centrumgemeente-taken voor maatschappelijke opvang en beschermd wonen.

<sup>18</sup> Bron: Ministerie van BZK (31 mei 2016). *Meicirculaire Gemeentefonds 2016*. Mutaties in de Integratie-uitkering Wmo uit het gemeentefonds worden in de begroting van de gemeente Utrecht niet automatisch verwerkt in het onderdeel individuele Wmo-voorzieningen.

<sup>19</sup> College van B&W (11 maart 2015). *Aanpak ondersteuning transitie HBH*, beantwoording SV 42. Brief aan de raad met bijlage: *Aanpak ondersteuning transitie HbH1. Instellen team huishoudcoaches* (4 maart 2015). Met de invoering van de Wmo 2015 kregen gemeenten grotere beleids- en bestedingsvrijheid binnen de wettelijke kaders van de Wmo. Binnen de Integratie-uitkering Wmo en in de circulaire van BZK is daarom geen apart bedrag meer opgenomen voor HbH. De hoogte van de integratie-uitkering Wmo is daarna diverse malen bijgesteld, bijvoorbeeld met prijscompensatie en vanwege taakverschuivingen tussen zorgwetten. Het gaat dus om een globale indicatie.

<sup>20</sup> Bron 2015: Ministerie van BZK (1 juni 2015). *Meicirculaire Gemeentefonds 2015*. Bron 2016: Ministerie van BZK (15 september 2015). *Septemercirculaire Gemeentefonds 2015*.

## 2.3 BELEID GEMEENTE UTRECHT

### 2.3.1 Voorbereiding hoofdlijnen van het beleid

Vanwege de bezuiniging op de rijksuitkering (tabel 2.1. en 2.2) heeft de gemeente Utrecht, net als veel andere gemeenten, besloten op de hulp bij het huishouden te bezuinigen en het beleid te herzien.

De eerste schets van het huidige beleid werd gegeven in het Uitvoeringsplan Wmo eerste fase (december 2013): een collectieve voorziening schoonmaken van maximaal 1,5 uur per week en een maatwerkvoorziening voor mensen die meer hulp nodig hebben. Naar schatting zou 20% van de klanten gebruik maken van de maatwerkvoorziening.<sup>21</sup> Op 13 februari 2014 stelde de gemeenteraad dit plan vast. Een nadere uitwerking van het beleid is aan de gemeenteraad voorgelegd op 11 juli 2014.<sup>22</sup> In de 2<sup>e</sup> helft van 2014 is het nieuwe beleid verder voorbereid: een nieuwe verordening en beleidsregels werden opgesteld, de klanten werden geïnformeerd, de indicaties van klanten met HbH1 en HbH-PGB werden opnieuw vastgesteld en met de aanbieders werden inkoopcontracten afgesloten.

De gemeente Utrecht besloot de bezuiniging, oplopend tot 40% vanaf 2016, in één keer uit te voeren en niet in meerdere stappen.<sup>23</sup> Er is ook besloten om niet te bezuinigen op hulp aan de meest kwetsbare klanten. De gemeente Utrecht rekent hiertoe mensen die hulp krijgen bij het schoonmaken en bij de regie op hun huishouden (klanten met HbH2).<sup>24</sup> De bezuiniging moest dus volledig gerealiseerd worden bij klanten die zelf de regie over hun huishouden kunnen voeren. Dat zijn klanten met HbH1 en HbH-PGB. De gemeente heeft besloten al deze klanten hulp bij het schoonmaken te blijven bieden, maar met een lager aantal uren. Ook voor nieuwe klanten bleef het mogelijk hulp aan te vragen.<sup>25</sup>

### 2.3.2 De voorziening schoon huis

#### *De basisvoorziening*

In de Verordening Wmo 2015 en de Beleidsregels Wmo 2015 is beschreven welke uitgangspunten de gemeente gebruikt bij het beoordelen van aanvragen voor hulp bij

---

<sup>21</sup> Gemeente Utrecht (december 2013). *Meedoen naar Vermogen. Wmo uitvoeringsplan eerste fase.*

<sup>22</sup> College van B&W (11 juli 2014). *Hulp bij het huishouden.* Commissiebrief, kenmerk 14.044108.

<sup>23</sup> De korting in 2015 bedroeg 32 %. De beschikbare ruimte van 8% is onder meer gebruikt om de korting in te laten gaan op 23 maart 2015 (overgangsrecht).

<sup>24</sup> College van B&W (11 juli 2014). *Hulp bij het huishouden.* Commissiebrief, kenmerk 14.044108. Gesprekken van Rekenkamer Utrecht met medewerkers W&I en MO. Gemeente Utrecht, Notulen Vergadering Gemeenteraad Utrecht, 23e vergadering – 30 oktober 2014, avond, agendapunt 4: “Personen die nu gebruikmaken van hulp in het huishouden 2 (HH2) worden niet geherindexeerd.”

<sup>25</sup> Gemeente Utrecht (december 2013). *Meedoen naar Vermogen. Wmo uitvoeringsplan eerste fase;* College van B&W (11 juli 2014). *Hulp bij het huishouden.* Commissiebrief, kenmerk 14.044108. Gesprekken van Rekenkamer Utrecht met medewerkers W&I en MO. De klanten met HbH-PGB zijn in de brief van 11 juli 2014 niet vermeld, maar voor hen gold het zelfde als voor klanten met HbH1.

het huishouden.<sup>26</sup> Op grond van deze nieuwe regels krijgen klanten in principe een “voorziening schoon huis” van 78 uur per jaar (1,5 uur per week).<sup>27</sup> Deze omvat het lichte en zware schoonmaakwerk en het wassen en drogen van grote/ zware spullen zoals bedden- en linnengoed). Onder de definitie “schoon huis” verstaat de gemeente een “algemeen aanvaard basisniveau van schoon houden”. Dat betekent niet dat het hele huis wordt schoongemaakt, maar alleen de woonkamer, de slaapkamer, sanitaire ruimten, de keuken en de gang. In de beleidsregels 2016 is daar de trap aan toegevoegd.<sup>28</sup> De overige ruimten, het balkon, de tuin, het verzorgen van huisdieren, het doen van boodschappen en de administratie horen er niet bij. Schoon huis wil zeggen dat deze vertrekken periodiek (maar niet wekelijks) schoongemaakt worden, zodat het huis niet vervuult. Wat de gemeente een “schoon huis” noemt, kan anders zijn dan wat klanten zelf onder “schoon” verstaan.

In overleg met de aanbieders heeft de gemeente een lijst opgesteld met werkzaamheden die onder de voorziening schoon huis vallen, soms met een frequentie er bij.<sup>29</sup> Tijdens de overlegtafel HbH tussen de gemeente en aanbieders ter voorbereiding van de aanbesteding voor 2015, hebben de aanbieders deze lijst geaccepteerd. Zij bespraken daarbij wel dat het niet mogelijk is alle taken op de lijst met de genoemde frequentie binnen de indicatie van 78 uur te doen. Er is dus geen verplichting om alle taken bij alle klanten uit te voeren.<sup>30</sup> Van de klant verwacht de gemeente dat deze zelf keuzes maakt en afspraken met de aanbieder vastlegt in een schoonmaakplan. Daarin moet worden afgesproken welke taken met welke frequentie in welke ruimte door de hulp bij het huishouden worden uitgevoerd.

#### *Aanvullende modules*

Wanneer als gevolg van objectiveerbare (medische) beperkingen klanten onvoldoende ondersteund worden door de basisvoorziening schoon huis, kunnen een of meer van de volgende aanvullende modules worden toegekend.:<sup>31</sup>

- ◆ Een hoger niveau van hygiëne of schoonhouden realiseren (bijvoorbeeld voor mensen met huisstofallergie, een longziekte of een ziekte waardoor zij sneller vervuilen): richtlijn 26 uur per jaar (0,5 uur per week);
- ◆ Het klaarzetten of bereiden van primaire levensbehoeften (maaltijden): richtlijn 130 uur per jaar (2,5 uur per week);

---

<sup>26</sup> Per 1-1-2016 opgevolgd door de Verordening Wmo 2016 en de Beleidsregels Wmo 2016. Inhoudelijk bevatten deze voor de indicatie hulp bij het huishouden enkele kleine wijzigingen.

<sup>27</sup> Aanvankelijk werd dit de “collectieve voorziening” genoemd, later de “basisvoorziening”. Volgens de definities van de Wmo 2015 gaat het om een maatwerkvoorziening, omdat deze hulp alleen gebruikt kan worden door mensen met een indicatie van het Wmo-loket.

<sup>28</sup> Gemeente Utrecht (17 februari 2015). *Beleidsregels Wmo 2015*. Gemeenteblad Nr. 13718.

<sup>29</sup> Gemeente Utrecht (3 september 2014). Tabel Beschrijving van de werkzaamheden in de collectieve voorziening.

<sup>30</sup> Gemeente Utrecht (3 september 2014). *Verslag bijeenkomst 1<sup>e</sup> overlegtafel HBH*.

<sup>31</sup> Gemeente Utrecht (29 januari 2016). *Beleidsregels Wmo 2016*. Gemeenteblad Nr. 10565. In de Beleidsregels Wmo 2015 waren dezelfde maatwerkmodules opgenomen. De richtlijnen voor het aantal uren per maatwerkmodule waren toen maximum aantal uren. Bron: Gemeente Utrecht (17 februari 2015). *Beleidsregels Wmo 2015*. Gemeenteblad Nr. 13718

- ◆ Beschikken over schone kleding: richtlijn 26 uur per jaar (0,5 uur per week). In de beleidsregels 2016 is hieraan toegevoegd dat meerpersoonshuishoudens 13 uur per jaar (een kwartier per week) extra krijgen;
- ◆ Thuis zorgen voor kinderen onder de 6 jaar: maximaal 40 uur per week (indicatie voor maximaal 3 maanden). Klanten met deze module vallen onder de categorie HbH2;
- ◆ (Samen met de klant) organiseren van huishoudelijke taken: richtlijn 26 uur per jaar (0,5 uur per week). In uitzonderlijke gevallen kan maximaal nog 0,5 uur per week toegevoegd worden. Klanten met deze module vallen onder de categorie HbH2.

In de beleidsregels Wmo 2015 was per maatwerkmodule een maximum aantal uren opgenomen, in de Beleidsregels Wmo 2016 is dit aantal uren een richtlijn, waarbij de afweging individueel gemaakt wordt.

#### *Doel van de hulp*

Doel van het beleid bleef een “schoon en leefbaar huis”. Van de klant die zelf de regie over zijn huishouden kan voeren, verwacht de gemeente dat deze zelf keuzes maakt en de taken prioriteert. De klant kan de uren (in overleg met de aanbieder) naar eigen inzicht inzetten.<sup>32</sup> Dat betekent dat de klant zelf kan kiezen welke werkzaamheden uitgevoerd moeten worden en hoe de uren verdeeld worden over het jaar. Door het nieuwe beleid zijn klanten met HbH1 en HbH-PGB meer dan in het verleden aangewezen op hun eigen kracht. Dat betekent dat zij meer schoonmaakwerk zelf moeten doen, meer hulp moeten vragen vanuit hun sociale netwerk (mantelzorg) of via informele zorg (vrijwilligerswerk) of zelf extra hulp moeten inkopen.<sup>33</sup>

#### *2.3.3 Uitvoering herindicaties*

Deze nieuwe beleidsregels Wmo 2015 zijn toegepast bij de herbeoordeling van alle toen lopende indicaties voor HbH1 en HbH-PGB. In september 2014 zijn deze klanten via een brief geïnformeerd over de bezuinigingen en het proces van herindicatie dat zou volgen. In de maanden oktober tot en met december 2014 zijn de herindicaties uitgevoerd door het Wmo-loket. De herindicaties (en dus de feitelijke verlaging van het aantal uren hulp) gingen in op 23 maart 2015.

In drie maanden tijd zijn 5.238 herbeoordelingen gedaan. De manier waarop dat gedaan werd, hing af van het aantal uren hulp dat de klant op dat moment had (tabel 2.3).

<sup>32</sup> Gemeente Utrecht (17 februari 2015). *Beleidsregels Wmo 2015*. Gemeenteblad Nr. 13718; Gemeente Utrecht (29 januari 2016). *Beleidsregels Wmo 2016*. Gemeenteblad Jaargang 2016 Nr.10565.

<sup>33</sup> Dit sluit aan bij de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015, artikel 1.2.1, waarin vermeld is dat gemeenten bij het leveren van ondersteuning eerst moeten kijken wat mensen zelf kunnen oplossen op eigen kracht, met gebruikelijke hulp, met mantelzorg of met hulp van andere personen uit zijn sociale netwerk.

**Tabel 2.3** Werkwijze en aantallen herbeoordeling HbH1 en HbH PGB

Urenindicatie	Herbeoordeling via	Aantal klanten	Percentage
< 2 uur HbH1	dossieronderzoek	664	13 %
2 tot 4 uur HbH1 of < 4 uur PGB	telefoongesprek	3.310	63 %
≥ 4 uur hulp en/of PGB	huisbezoek	1.254	24 %
<b>Totaal</b>		<b>5.238</b>	<b>100 %</b>

Bron: Opgave Wmo-loket van W&I d.d. 27 en 28 juli 2016 op basis van het werkbestand herindicaties.

Uit tabel 2.3 blijkt dat ruim driekwart van de herindicaties telefonisch of via dossieronderzoek is uitgevoerd. Om zo'n groot aantal herindicaties uit te voeren in korte tijd, was een enorme inspanning nodig van de medewerkers van het Wmo-loket (bijgestaan door extra ingehuurde uitzendkrachten). Zij moesten een zeer hoog werktempo aanhouden van 6 telefonische indicaties per dag (voorbereiden, gesprek voeren, indicatie stellen en beschikking maken). Het personeel kreeg als instructie mee dat voor de collectieve voorziening van 78 uur per jaar<sup>34</sup> een lichte toets moest worden uitgevoerd en voor extra maatwerkmodules een zware toets. Dat betekende dat zij terughoudend moesten zijn met het verstrekken van extra maatwerkmodules. Dit is ook gebleken uit gesprekken met de Wmo-consulenten. Volgens de instructie was het de verwachting dat 95% van de klanten uitsluitend toegang zou krijgen tot de collectieve voorziening en 5% een aanvullende maatwerkmodule.<sup>35</sup> Bij de herindicaties werd dat ongeveer 10%.<sup>36</sup> Bij 243 klanten die in de oude situatie 6 uur hulp of meer hadden, is de herindicatie door een tweede persoon beoordeeld en in 8 gevallen bijgesteld. De wethouder gaf aan dat deze extra controle gedaan werd vanwege de gemeentelijke zorgvuldigheidsplicht.<sup>37</sup>

In de Beleidsregels Wmo 2015, die bij de herindicatieronde zijn gebruikt, was het aantal uren per maatwerkmodule HbH aan een maximum gebonden.<sup>38</sup> In de beleidsregels Wmo 2016 is de maximum-norm vervangen door een richtlijn voor een aantal uren per maatwerkmodule, waarbij de afweging van het aantal uren individueel wordt gemaakt. De Beleidsregels Wmo 2016 bevatten daardoor meer mogelijkheden tot maatwerk dan die van 2015.

Klanten met HbH2 zijn in 2014 niet geherindiceerd, maar als hun indicatie afloopt gebeurt dat wel. Herindicaties en nieuwe aanvragen die sinds 15 september 2014 zijn ingediend, zijn beoordeeld op grond van de nieuwe regels. In de Beleidsregels Wmo 2015 en 2016 is namelijk geen uitzonderingspositie opgenomen voor bestaande of nieuwe klanten met HbH2. De beleidsregels voorzien in een maatwerkmodule voor regie met als richtlijn 26 uur per jaar.<sup>39</sup>

<sup>34</sup> Later is deze de naam "collectieve voorziening" veranderd in de naam "basisvoorziening".

<sup>35</sup> Gemeente Utrecht (2014). Instructie tijdens informatiebijeenkomst voor medewerkers Wmo-loket. In het Wmo uitvoeringsplan 1<sup>e</sup> fase (december 2013) was de verwachting nog dat dit 80% zou zijn.

<sup>36</sup> College van B&W (2 december 2014). *Herbeoordeling hulp bij het huishouden*. Commissiebrief; College van B&W (28 januari 2015). *HBH en toezeggingen beleidsregels Wmo*. Commissiebrief. Later is dit opgelopen tot circa 20% van de klanten met HbH1-ZIN en HbH-PGB, zie hoofdstuk 3

<sup>37</sup> College van B&W (28 januari 2015). *HBH en toezeggingen beleidsregels Wmo*. Commissiebrief.

<sup>38</sup> Beleidsregels Wmo 2015, Tabel normering en definities hulp bij het huishouden.

<sup>39</sup> Dit betreft de maatwerkmodule "(Samen met klant) organiseren van huishoudelijke taken". De 26 uur per jaar voor deze module waren in de Beleidsregels Wmo 2015 een maximum en in de Beleidsregels

### *Ingediende bezwaren*

In totaal hebben 871 klanten bezwaar aangetekend tegen de verlaging van hun uren hulp. Dit komt neer op 17% van de klanten (5.238) die met een herbeoordeling te maken kregen. Naar aanleiding hiervan schreef het college van B&W op 11 maart 2015 aan de raad “dat er in de uitvoering zaken zorgvuldiger moeten” en dat het terugkijkend “beter was geweest meer tijd en energie te steken in de communicatie rond de gesprekken, klanten waren hier niet goed op voorbereid. Ook zijn niet alle gesprekken op een goede wijze gevoerd.”<sup>40</sup>

Van de ingediende bezwaren is 37% (gedeeltelijk) gegrond verklaard (318 klanten). De overige bezwaarschriften zijn ongegrond verklaard (361=41%), niet ontvankelijk verklaard (153=18%), ingetrokken (37=4%) of aangehouden in overleg (2).<sup>41</sup> Een aantal personen heeft beroep ingesteld bij de rechtbank. Op 9 maart 2015 deed de Rechtbank Midden Nederland een tussenuitspraak over 2 zaken. De rechter oordeelde dat de norm van 78 uur collectieve voorziening in redelijkheid was vastgesteld, maar dat de gemeente in deze gevallen onvoldoende onderzoek had gedaan naar de beperkingen van de klanten.<sup>42</sup>

De rekenkamer heeft in de telefonische enquête onder klanten met hulp bij het huishouden gevraagd of zij bezwaar hebben gemaakt tegen het aantal uren dat de gemeente Utrecht had toegekend. Deze vraag is alleen voorgelegd aan de klanten die door de bezuiniging minder uren hulp kreeg toegekend. 87 van hen zeggen bezwaar te hebben gemaakt.<sup>43</sup> Daarvan is in 45% van de gevallen het bezwaar afgewezen, waarvan een klein deel vervolgens in beroep is gegaan. In 32% van de gevallen is het bezwaar toegekend en hebben deze klanten meer uren hulp bij het huishouden gekregen. Van de overige bezwaren wordt een deel nog behandeld (9%), heeft een deel geresulteerd in een bezoek van huishoudcoach (3%) en heeft een aantal respondenten niets meer gehoord van het bezwaar of weet men de status ervan niet.

### *Huishoudcoaches*

Omdat bleek dat het niet alle klanten lukt het huishouden in de nieuwe situatie op een bevredigende manier in te richten, richtte de gemeente in maart 2015 een team huishoudcoaches op. De huishoudcoaches moesten bij de klanten thuis op bezoek gaan

---

Wmo 2016 een richtlijn. Zij vormen een aanvulling op de basisvoorziening van 78, straks 104 uur per jaar. Bij klanten met deze maatwerkmodule moet voor alle uren HbH een schoonmaakhulp worden ingezet die aan bepaalde opleidingseisen voldoet.

<sup>40</sup> Gemeente Utrecht, 4 maart 2015. *Aanpak ondersteuning transitie HbH. Instellen team huishoudcoaches*. Bijlage bij Commissiebrief dd. 11 maart 2019.

<sup>41</sup> College van B&W (12 oktober 2015). *Toezeggingen HbH*. Commissiebrief.

<sup>42</sup> Rechtbank Midden Nederland (9 maart 2015). Uitspraak in zaak nummer UTR 15/98-T. ECLI:NL:RBMNE:2015:1394.

<sup>43</sup> Uit de verdiepende gesprekken blijkt dat het niet altijd gaat om klanten die een schriftelijk bezwaarschrift hebben ingediend, maar soms ook om klanten die gebeld hebben dat ze het niet met de verlaging eens waren.

om hen te helpen tot andere, structurele oplossingen te komen, de eigen mogelijkheden beter te benutten en hun netwerk te activeren.<sup>44</sup>

Het team huishoudcoaches (met een gemiddelde bezetting van 10 fte) was ondergebracht bij U-Centraal en ging 23 maart 2015 van start. Oorspronkelijk was de inzet van huishoudcoaches gepland tot 30 september 2015. Dat is vervolgens verlengd tot 31 december 2015.<sup>45</sup> U-Centraal heeft een tussenrapportage<sup>46</sup> en een eindrapport<sup>47</sup> over dit project opgesteld.

Uit de eindrapportage blijkt dat in totaal 1.029 klanten bij het team huishoudcoaches zijn aangemeld. Dat is 21% van de klanten met HbH1 en HbH PGB die een herindicatie hebben ontvangen. Dit betrof 793 klanten die bezwaar tegen de herindicatie hebben aangetekend en 236 klanten die door de aanbieders zijn aangemeld. Deze groep is dus niet representatief voor de totale groep klanten die gebruik maakt van HbH.

Ruim een kwart van deze klanten wilde geen gesprek met een huishoudcoach en 7% werd niet bereikt. Met 668 klanten (65%) zijn een of meer gesprekken gevoerd en aan 621 klanten (60%) is ondersteuning geboden. Deze ondersteuning betrof in veel gevallen extra uitleg over de veranderingen en/of de mogelijkheid om verhaal te doen (443x), de inzet van vrijwilligers (100x) en het bijkopen van extra uren hulp (91x). 270 klanten zijn terugverwezen naar het Wmo-loket voor herziening van de indicatie HbH (uitbreiding van het aantal uren).

De huishoudcoaches wijzen ook op een aantal specifieke bevindingen die te maken hebben met de vermindering van de HbH<sup>48</sup>:

- ◆ Urenverlaging: klanten vinden de verlaging fors en de ondergrens van 1,5 uur per week (te) laag;
- ◆ Beleving: kritiek op de urenverlaging en de wijze waarop dat is gegaan, hebben geleid tot boosheid, teleurstelling of verwarring;
- ◆ Kwaliteit HbH: met regelmaat klachten over HbH-hulpen en aanbieders, met name de frequente wisseling van hulpen, het niet-regelen van vervanging bij ziekte en administratieve problemen.
- ◆ In sommige gevallen zijn extra uren met terugwerkende kracht toegekend, maar kon de aanbieder die niet leveren.
- ◆ PGB: meerdere cliënten met een verlaagd PGB was het oude aantal uren blijven gebruiken en de SVB had die ook uitbetaald. Daardoor was hun budget voortijdig op.

---

<sup>44</sup> College van B&W (11 maart 2015). *Aanpak ondersteuning transitie HBH*. Commissiebrief. Met bijlage Aanpak ondersteuning transitie HbH. Instellen team huishoudcoaches (4 maart 2015).

<sup>45</sup> College van B&W (4 november 2015). Toezegging commissievergadering verlenging inzet huishoudcoaches. Commissiebrief.

<sup>46</sup> College van B&W (12 oktober 2015). *Toezeggingen HbH*. Commissiebrief met bijlage 150924-UC *Rapportage Project Huishoudcoaches* (september 2015).

<sup>47</sup> U-Centraal (5 januari 2016). EIND Rapport Project Huishoudcoaches.

<sup>48</sup> U-Centraal (5 januari 2016). EIND Rapport Project Huishoudcoaches.

De rekenkamer heeft in de telefonische enquête onder klanten HbH gevraagd of zij een persoonlijk gesprek hebben gehad met een huishoudcoach. In totaal hebben 71 respondenten deze vraag bevestigend beantwoord. Bijna twee derde van hen (63%) zegt (zeer) tevreden te zijn over het gesprek met de huishoudcoach, bijna een kwart (24%) is er juist (zeer) ontevreden over.

#### 2.3.4 *Huishoudelijke Hulp Toelage (HHT)*

Zodra het Rijk meer duidelijkheid gaf over de HHT, heeft de gemeente via een spoedprocedure een rijksuitkering daarvoor aangevraagd en de regeling voor Utrecht uitgewerkt met de aanbieders. De HHT-regeling is – binnen de kaders van het Rijk – opengesteld voor een zo breed mogelijke doelgroep (zie kader in paragraaf 1.1). Zij kunnen maximaal 3 uur per week hulp bijkopen. Klanten met een HbH-indicatie betalen € 5 per uur, andere klanten € 9,00- € 10,50 (prijs afhankelijk van de aanbieder). Omdat het een werkgelegenheidsmaatregel is, moet de hulp worden afgenomen bij een door de gemeente gecontracteerde aanbieder. Het verschil tussen de kostprijs en de eigen bijdrage van de klant wordt door de gemeente bijgepast.

Sommige klanten ruilden hun uren HbH1 in voor uren HHT tegen het lage tarief, omdat dit voor hen goedkoper was. In februari 2016 heeft de gemeente met de aanbieders afgesproken dat dit bij nieuwe klanten niet meer wordt toegestaan, omdat op die manier geen extra werkgelegenheid gecreëerd wordt, terwijl dat het doel van de regeling is.<sup>49</sup>

De HHT-regeling was aanvankelijk door het Rijk ingesteld voor 2 jaar. In december 2015 heeft het Rijk de bestedingsmogelijkheden van het HHT-budget verruimd en is bekend geworden dat een deel van het budget structureel beschikbaar blijft. De gemeente Utrecht heeft de HHT-regeling in 2016 ongewijzigd voortgezet. Wat de gemeente na 2016 gaat doen met de HHT-regeling of het structurele budget, was begin augustus 2016 nog niet besloten.

#### 2.3.5 *Hoogte eigen bijdrage*

Klanten betalen voor de hulp bij het huishouden via de Wmo een eigen bijdrage aan het CAK.<sup>50</sup> De hoogte daarvan hangt af van het inkomen en het eigen vermogen. Per 1-1-2015 verviel de (landelijke) Wtcg-korting van 33% op de eigen bijdrage die klanten voor Wmo-voorzieningen betalen. Daardoor ging de eigen bijdrage die klanten bij gelijkblijvende zorgkosten moeten betalen met 50% omhoog. De hoogte

---

<sup>49</sup> College van B&W (23 februari 2016). *Beantwoording toezeggingen 17 december 2015*. Commissiebrief.

<sup>50</sup> Wanneer de gemeente in een Verordening vastlegt dat de klant een eigen bijdrage voor Wmo-voorzieningen moet betalen, is de gemeente gebonden aan de regels van het Rijk zoals vastgelegd in het Uitvoeringsbesluit Wmo. In dit besluit is onder meer vastgelegd dat de bijdrage geïnd wordt door het CAK, welke bijdrage gemeenten maximaal in rekening mogen brengen en hoe de hoogte van inkomen en vermogen worden vastgesteld.

van de eigen bijdrage is van invloed om de omvang van het gebruik van de voorziening, de kosten voor de klant en de baten voor de gemeente.

Het systeem waarmee de hoogte van de eigen bijdrage wordt berekend, is landelijk vastgelegd. Toch heeft de gemeente grote invloed op de hoogte van de eigen bijdrage. De gemeente kan namelijk allerlei parameters in het berekeningsmodel aanpassen, zoals:

1. het uurtarief dat bij de klant in rekening wordt gebracht (dit mag niet hoger zijn dan de prijs waarvoor de gemeente de zorg inkoopt, maar wel lager).
2. het (maximale) bedrag dat mensen met een laag inkomen betalen.
3. de inkomensdrempel, waar het inkomensafhankelijk deel van de eigen bijdrage begint te tellen. Klanten onder de inkomensdrempel betalen alleen het (maximale) bedrag voor mensen met een laag inkomen.
4. het percentage van het inkomen boven de inkomensdrempel dat meetelt voor het inkomensafhankelijke deel van de eigen bijdrage. Dit mag niet hoger zijn dan 15%, maar wel lager.
5. Benoemen van voorzieningen waarvoor geen eigen bijdrage in rekening wordt gebracht.<sup>51</sup>

Verhoging of verlaging van de eigen bijdrage heeft niet alleen gevolgen voor de klant, maar ook voor de baten die de gemeente Utrecht ontvangt. Per 1 januari 2016 heeft de gemeente Utrecht de vierde parameter aangepast, van 15% naar 8%. Hierdoor ging de eigen bijdrage voor klanten met meer dan het drempelinkomen omlaag. Verder waren er kleine veranderingen in de overige parameters.

Met een tool op de website van CAK kan de hoogte van de eigen bijdrage berekend worden. De rekenkamer heeft voor een veel voorkomende situatie met deze tool berekend hoe hoog de maximale eigen bijdrage per 4 weken is voor klanten uit de gemeente Utrecht met een laag tot modaal inkomen (tabel 2.4). Deze maximale bijdrage moet betaald worden zodra de werkelijke zorgkosten hoger zijn dan dit maximum. Zijn de werkelijke zorgkosten lager dan de maximale eigen bijdrage, dan betalen zij niet meer dan de werkelijke kosten van de zorg (in 2016 geldt € 21 per uur voor HbH1 in natura, ofwel € 84 per 4 weken bij 1 uur hulp per week).

Tabel 2.4 laat zien dat de hoogte van de maximale eigen bijdrage in 2014 beduidend lager was dan in 2015. Dit komt vooral doordat de landelijke Wtcg-korting is komen te vervallen. Daarnaast speelt mee hoe de gemeente de parameters bij het CAK laat instellen. De bijstellingen door de gemeente Utrecht in 2016 hebben ertoe geleid dat de eigen bijdrage voor inkomens boven het minimum weer lager is geworden.

---

<sup>51</sup> Binnenlands Bestuur (16 februari 2016). *Gemeenten draaien weinig aan 'knoppen' eigen bijdrage*; Movisie (9 februari 2016). *Inzet van huishoudelijke hulp. Keuzes voor gemeenten*. Besluiten over de hoogte van de eigen bijdrage zijn van toepassing op (bijna) alle Wmo-maatwerkvoorzieningen en niet alleen op HbH.

**Tabel 2.4** Maximale hoogte netto te betalen eigen bijdrage, in € per periode van 4 weken

Bruto belastbaar inkomen per jaar (verzamelinkomen)	Eigen vermogen	Maximale eigen bijdrage Wmo per 4 weken			Te betalen 2016 bij 1,5 uur hulp
		2014*	2015	2016	
€ 14.600 (alleen AOW) <sup>52</sup>	Geen	12,73	19,40	19,40	19,40
€ 25.000	Geen	78,78	115,93	69,33	69,33
€ 35.500 (modaal)	Geen	159,96	237,08	133,94	126,00
€ 35.500 (modaal)	€ 100.000	221,80	329,39	183,17	126,00

\*: in 2014 was de zogenoemde Wtcg-korting van 33% nog van kracht.

Bron: rekentool website CAK, 30 mei 2016. In deze tabel is uitgegaan van een 1-persoonshuishouden, gepensioneerd (geboren 1-1-1940), gebruikmakend van HbH1, geen andere Wmo-voorzieningen, geen opname in een verpleeginstelling en geen letselschadevergoeding. Wanneer een klant meerdere Wmo-maatwerkvoorzieningen gebruikt, gaat de maximale eigen bijdrage niet omhoog (stapelingsregeling).

In tabel 2.4 is te zien dat een alleenstaande met alleen AOW (verzamelinkomen 14.600) in 2016 een maximale eigen bijdrage van € 19,40 per 4 weken betaalt. In 2014 was dat nog € 12,73. Omdat dit bedrag lager is dan de kosten van 1 uur HbH, verandert dit niet als een klant meer of minder uren hulp krijgt. Voor mensen met alleen de basisvoorziening van 1,5 uur per week komt dit neer op een bijdrage van ruim € 3,23 per uur in 2015 en 2016.

Bij een verzamelinkomen van € 25.000 (een alleenstaande AOW-er met ruim € 10.000 aanvullend pensioen) gold in 2014 een maximale eigen bijdrage van € 78,78 per 4 weken. Deze ging in 2015 omhoog naar bijna € 116. In 2016 is de eigen bijdrage weer verlaagd. Voor mensen met alleen de basisvoorziening van 1,5 uur per week komt dit neer op een bijdrage van ruim € 19 per uur in 2015 en ruim € 11,50 per uur in 2016. Klanten met meer uren hulp betalen dezelfde maximale eigen bijdrage. Omgerekend per uur is de eigen bijdrage dan lager.

Voor klanten met een modaal inkomen zonder eigen vermogen komt de maximale eigen bijdrage in 2016 op bijna € 134 per 4 weken. Dit bedrag wordt bereikt bij klanten die meer dan 6,4 uur hulp per 4 weken ontvangen. Bij klanten met dit inkomen en een eigen vermogen wordt het maximum bereikt bij 8,7 uur per 4 weken. Wie minder hulp ontvangt betaalt echter nooit meer dan € 21 per uur. De eigen bijdrage voor de basisvoorziening van 1,5 uur hulp per week voor klanten met een modaal inkomen is dus  $6 * € 21 = € 126$  per 4 weken. Mensen met een hoger inkomen en vermogen die geen andere Wmo-zorg ontvangen, moeten de HbH dus geheel zelf betalen. Bij zulke hoge eigen bijdragen per uur zullen deze klanten waarschijnlijk op zoek gaan naar goedkopere alternatieven, bijvoorbeeld particuliere hulp. De hoogte van de eigen bijdrage is daarmee een factor die medebepalend is voor het beroep op en gebruik van HbH.

<sup>52</sup> De AOW voor een alleenstaande die 100% AOW heeft opgebouwd is bruto € 14.600 per jaar incl. vakantiegeld. Dit is netto € 1.081,77 per maand (bedragen vanaf 1 juli 2016). Bron: website Sociale Verzekeringsbank.

### 2.3.6 De jongste ontwikkelingen

#### *Uitbreiding basisvoorziening*

In de Voorjaarsnota 2016 heeft het College van B&W voorgesteld de basisvoorziening (voorheen collectieve voorziening genoemd) uit te breiden van 78 naar 104 uur per jaar (gemiddeld van 1,5 naar 2 uur per week). Wanneer de raad daarmee instemt, wil het college deze uitbreiding op 10 oktober 2016 laten ingaan.<sup>53</sup> Dit geldt voor alle klanten met HbH1, alle klanten met HbH-PGB en nieuwe klanten met HbH2 (klanten die pas vanaf 1-1-2015 een indicatie hebben). Zij zijn hierover op 17 mei 2016 per brief geïnformeerd. De bestaande klanten HBH2 hebben het aanbod niet gekregen, omdat zij nog hun oude, ruimere uren hebben.<sup>54</sup>

Alleen in de brief aan de klanten met een PGB staat dat zij het aan de gemeente moeten melden als zij dit aanbod niet willen gebruiken. Eind juli 2016 hadden 39 klanten bij het Wmo-loket gemeld dat zij geen gebruik willen maken van deze uitbreiding.<sup>55</sup>

#### *Uitspraak Centrale Raad van Beroep*

Op 18 mei 2016 deed de Centrale Raad van Beroep uitspraak in 2 zaken van Utrechtse klanten tegen de gemeente Utrecht. De rechter oordeelde dat de gemeente de norm en het aantal uren in de basisvoorziening en de toegekende maatwerkmodule onvoldoende objectief en onafhankelijk onderbouwd had.<sup>56</sup> Wethouder Diepeveen meldde dezelfde dag dat hij zo snel mogelijk een objectief en onafhankelijk onderzoek zal laten doen naar het aantal uren dat nodig is voor de basisvoorziening schoon huis.<sup>57</sup> Dit onderzoek wordt in de zomer van 2016 uitgevoerd. In juni 2016 liepen nog 34 beroeps- of hoger beroepszaken. Deze klanten krijgen allemaal hun oude indicatie terug.<sup>58</sup> De VNG stuurde twee ledenbrieven naar de leden van het college en de gemeenteraad met een duiding van de rechterlijke uitspraken en de consequenties daarvan voor het gemeentelijk beleid.<sup>59</sup>

---

<sup>53</sup> Gemeente Utrecht (12 mei 2016). Voorjaarsnota 2016 en Eerste Bestuursrapportage 2016; College van B&W (18 mei 2016). Uitspraak Centrale Raad van beroep over huishoudelijke hulp. Commissiebrief.

<sup>54</sup> Bron: Informatie Wmo-loket dd. 29 juli 2016.

<sup>55</sup> Bron: Brieven van het Wmo-loket aan klanten HbH over *Verandering uren hulp in het huishouden*, verzonden 17 mei 2016 en informatie Wmo-loket dd. 29 juli 2016.

<sup>56</sup> Centrale Raad van Beroep (18 mei 2016). Uitspraken in zaaknrs. 15-4490 WMO15 (ECLI:NL:CRVB:2016:1402), 15-5356 WMO15 (ECLI:NL:CRVB:2016:1403) en 16-948 WMO15 (ECLI:NL:CRVB:2016:1404). De rechter oordeelt onder meer dat geen inzicht bestaat “in de vraag welk niveau van schoon voor een huishouden verantwoord is, welke concrete activiteiten daarvoor verricht moeten worden, hoeveel tijd daarvoor nodig is en met welke frequentie deze activiteiten verricht moeten worden om te kunnen spreken van een schone en leefbare woning. Hetzelfde geldt voor prestaties die gericht zijn op het kunnen beschikken over schone en draagbare kleding.”

<sup>57</sup> College van B&W (18 mei 2016). Uitspraak Centrale Raad van beroep over huishoudelijke hulp. Commissiebrief.

<sup>58</sup> College van B&W (7 juni 2016). *Beantwoording schriftelijke raadvragen* (kenmerk 16.504424).

<sup>59</sup> VNG (3 juni 2016). Wmo uitspraken Centrale raad van Beroep 18 mei 2016; VNG (20 juli 2016). Reparatiemogelijkheden i.v.m. de Wmo uitspraken van de CRvB van 18 mei 2016.

## 3 GEBRUIK VAN HULP BIJ HET HUISHOUDEN

### 3.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk geven wij antwoord op onderzoeksvraag 1: Hoeveel mensen maken gebruik van hulp bij het huishouden via de gemeente Utrecht en welke soort c.q. vorm van hulp gebruiken zij? Deze informatie is afkomstig uit de registratiesystemen van het organisatieonderdeel Werk & Inkomen van de gemeente Utrecht. Ook de Inwoner-enquête 2015 biedt met enkele vragen over hulp bij het huishouden enig inzicht.

### 3.2 BEVINDINGEN

Wij constateren over het recht op gebruik van hulp bij het huishouden het volgende:

Over de omvang van het gebruik van de hulp:

1. Het aantal klanten HbH (lopend recht) is begin 2016 met in totaal 5.506 klanten ruim 11% lager dan in 2014 (6.213) en bijna 16% lager dan in 2012 (6.535).
2. Het aantal uren recht op HbH is door de beleidswijziging in maart 2015 sterk gedaald. Begin 2016 is het aantal uren bijna gehalveerd ten opzichte van 2014. Het merendeel van de klanten krijgt alleen de basisvoorziening van 78 uur per jaar (ofwel 1,5 uur per week): 83% van alle klanten HbH1 en 65% van de klanten met HbH PGB.
3. Niet alle toegekende uren HbH (lopend recht) worden daadwerkelijk benut. Over 2015 bedroeg het verzilveringspercentage 81%.
4. Van de HHT-regeling maakt circa 25% van de HbH1 klanten gebruik. Zij hebben in 2015 hun uren HbH (78 per jaar) met gemiddeld 40 uur uitgebreid.
5. Het gebruik van HbH2 (aantal gebruikers en aantal uren recht) laat ten opzichte van 2012 ook een dalende tendens zien. Bij aanvragen van nieuwe klanten HbH2 en bij herindicaties van bestaande klanten HbH2 worden de nieuwe Beleidsregels Wmo toegepast.
6. Van de 14 aanbieders neemt Tzorg met ruim 65% (incl. de overname van TSN) de meeste klanten voor haar rekening.

Over de samenstelling van de gebruikersgroep:

7. Driekwart van de gebruikers van HbH is vrouw. HbH1 wordt hoofdzakelijk door ouderen gebruikt: bijna 80% van de klanten is 66 jaar of ouder. Bij HbH2 bedraagt het percentage ouderen ruim 50%.
8. Bijna 19% van de Utrechtse bevolking van 76 jaar en ouder maakt gebruik van hulp bij het huishouden via de Wmo, bij de 86-plussers is het aandeel gebruikers toegenomen tot bijna 26%.
9. Door de verwachte groei en vergrijzing zal het aantal 65+-ers in Utrecht vooral tussen 2020 en 2030 toenemen. Bij een gelijkblijvend gebruik per leeftijdsgroep zal daarmee ook het gebruik van HbH toenemen.

### 3.3 TOELICHTING OP DE BEVINDINGEN

Binnen de gemeente (i.c. bij Werk & Inkomen en het Wmo-loket) wordt een registratie bijgehouden op basis waarvan rapportages worden opgesteld over de ontwikkelingen in de omvang en samenstelling van de groep gebruikers van hulp bij het huishouden. Al naar gelang de doelgroep en het doel ervan zijn deze rapportages verschillend qua detaillering van informatie.

#### 3.3.1 Aantal klanten en uren

Uit de klantenregistratie van W&I blijkt over de samenstelling van het klantenbestand het volgende. Van de klanten (5.506 per 1 januari 2016) ontvangt 72% HbH1, 13% HbH2 en 15% HbH met een PGB.

De gemeente kan inzichtelijk maken hoeveel inwoners een beroep op huishoudelijke hulp hebben gedaan en hoe hierover is besloten. Tabel 3.1 geeft een overzicht van de besluiten op aanvragen voor HbH voor de periode 2012 – 2015.

**Tabel 3.1** Besluiten op aanvragen van HbH via de Wmo 2012-2015 (nieuwe aanvragen en verlenging van aflopende indicaties)

	2012	2013	2014	2015
Toekennen	3.735	3.468	3.312	2.942
Afwijzen	196	194	146	71
%	5,0%	5,3%	4,2%	2,4%
Aanvragen	3.931	3.662	3.458	3.013

Bron: W&I / Bijlage e-mail MvR d.d. 27 april 2016.

Het beroep op hulp bij het huishouden laat een dalende tendens zien, die ook landelijk zichtbaar is. Sinds 2012 is het aantal aanvragen waarover een besluit is genomen met circa een kwart gedaald (van bijna 4.000 tot ruim 3.000). Daarbij is het percentage afwijzingen vrijwel gehalveerd (van 5% naar 2,4%).

Ter verklaring van deze trends kan – onder meer – gewezen worden op veranderingen in de wijze waarop aanvragen voor Wmo-voorzieningen worden behandeld.

Halverwege 2011 is bij de dienstverlening eerst de stap ‘vraagverheldering’ ingevoerd. Mensen worden gebeld als de vraag niet duidelijk is of niet thuis lijkt te horen bij de Wmo. Pas als duidelijk is dat een aanvraag kans van slagen heeft, wordt deze ingeboekt als aanvraag. Dat leidde tot een daling van het aantal aanvragen én afwijzingen.

Tijdens het project herindicaties (gestart per september 2014 als onderdeel van de beleidswijziging, zie hoofdstuk 2) is naast vermindering van uren HbH ook een verdere daling zichtbaar van het aantal klanten met een lopend recht HbH. Dit betrof vooral HbH1 (-7%) en HbH PGB's (-12%), voor de periode september 2014 – september 2015. Het aantal klanten met een lopend recht daalde met 1.065 (van 5.951 naar 4.886). Daarnaast waren er vanzelfsprekend ook nieuwe klanten in deze periode,

namelijk 657, zodat op 1 september 2015 het aantal klanten met een lopend recht HbH 5.547 bedroeg ofwel circa 400 minder dan een jaar ervoor.<sup>60</sup>

In het voorgaande is getoond hoe de besluiten (toekenningen, afwijzingen) zich hebben ontwikkeld de afgelopen jaren. Deze besluiten zijn op jaarbasis in beeld gebracht. Daarnaast is het zogenoemde ‘aantal klanten met een lopend recht’ een belangrijk getal om inzicht te krijgen in de omvang van het klantenbestand HbH. Een lopend recht heeft betrekking op een bepaalde periode waarin mensen HbH ontvangen op basis van het indicatiebesluit. De telling hiervan laat zien hoeveel mensen op een peildatum daadwerkelijk recht hebben op HbH.

Tabel 3.2 geeft inzicht in de ontwikkeling van de aantallen gebruikers van Wmo-voorzieningen, in het bijzonder van HbH en daarbij onderscheiden soorten.

**Tabel 3.2** Aantal klanten lopend recht HbH op peildatum 1 januari (of 1 februari\*), 2012-2016

	2012	2014*	2015*	2016
Wmo algemeen	12.800	13.753	13.998	13.867
HbH1 ZIN	4.561	4.349	4.094	3.958
HbH2 ZIN	831	765	698	717
HbH PGB	1.143	1.099	966	831
<b>HbH totaal</b>	<b>6.535</b>	<b>6.213</b>	<b>5.758</b>	<b>5.506</b>

Bron: registratie W&I / Excel MvR 27 april 2016.

Uit deze cijfers komt naar voren dat het aandeel van HbH binnen Wmo algemeen<sup>61</sup> kleiner is geworden: van ruim 50% in 2012 tot krap 40% in 2016. Landelijk was dat 55% in 2015 (SCP, 2016). De stijging van het totaal aantal klanten is toe te schrijven aan het succes van de Regiotaxi. Het relatieve aandeel HbH is ook daardoor gedaald. Het aantal unieke klanten met een lopend recht op HbH is de afgelopen jaren gestaag afgenomen. Begin 2016 ten opzichte van 2012 met bijna 16%. Deze daling varieert al naar gelang de soort HbH: met circa 14% voor HbH1 en HbH2 en met circa 27% voor HbH PGB. Ook landelijk daalde het gebruik van huishoudelijke hulp (-8% in de periode 2011-2014; SCP, 2016).

Tabel 3.3 geeft inzicht in de ontwikkeling van het gesommeerde aantal verstrekte uren per week aan klanten met een lopend recht op HbH op de peildatum.

Uit deze cijfers komt naar voren dat aantal verstrekte uren HbH na een lichte daling in de periode 2012 – begin 2015 (-20%) in de loop van 2015 – conform met en ten gevolge van het uitgevoerde beleid – scherp is gedaald (-40%). Begin 2016 is het gesommeerde aantal uren HbH iets meer dan gehalveerd ten opzichte van 2012.

<sup>60</sup> Bron: W&I, bijlage e-mail MvR d.d. 27 april 2016

<sup>61</sup> De ondersteuningsvormen die de Wmo biedt, zijn in de loop van tijd aangepast; In 2012 was dat anders dan in 2016.

**Tabel 3.3** Gesommeerd aantal uren recht per week aan klanten met lopend recht HbH op peildatum 1 januari (of 1 februari\*), 2012-2016

	2012	2014*	2015*	2016
HbH1 ZIN	14.494	13.265	11.899	6.563
HbH2 ZIN	3.449	2.791	2.445	2.338
HbH PGB	4.576	4.308	3.692	1.721
<b>HbH totaal</b>	<b>22.519</b>	<b>20.363</b>	<b>18.036</b>	<b>10.622</b>

Bron: registratie W&I / Excel MvR 27 april 2016.

In tabel 3.4 wordt getoond – op basis van de voorgaande twee tabellen – hoe het gemiddeld aantal uren per klant al naar gelang de soort HbH zich over de periode 2012 – 2016 heeft ontwikkeld. Het zal geen verbazing wekken dat dit gemiddelde in 2016 beduidend lager ligt dan in de jaren ervoor. Deze daling is vooral ook zichtbaar bij HbH1 ZIN en HbH PGB. Voor beide soorten is het gemiddeld aantal uren in 2016 bijna gehalveerd ten opzichte van 2014 en eerder.

**Tabel 3.4** Gemiddeld aantal uren per week per klant lopend recht HbH op peildatum 1 januari (of 1 februari\*), 2012-2016

	2012	2014*	2015*	2016
HbH1 ZIN	3,2	3,1	2,9	1,7
HbH2 ZIN	4,2	3,6	3,5	3,3
HbH PGB	4,0	3,9	3,8	2,1
<b>HbH totaal</b>	<b>3,4</b>	<b>3,3</b>	<b>3,1</b>	<b>1,9</b>

Bron: registratie W&I / Excel MvR 27 april 2016; berekening rekenkamer.

Bij HbH2 ZIN is de daling van het gemiddelde aantal uren per klant minder geweest: van 4,2 in 2012 geleidelijk naar 3,3 uur in 2016. Dit is een daling van circa 20%. Anders dan voor HbH1 is het aantal uren voor bestaande klanten HbH2 tijdens de herindicatieronde eind 2014 niet verlaagd. In een commissiebrief (12 oktober 2015) wordt hierover het volgende gemeld: ‘Het toegekende aantal uren ondersteuning HbH2 is bij alle klanten in stand gelaten. Het betreft 724 klanten op datum 1 september 2015. Vanaf september 2015 gaat de gemeente die klanten weer spreken en aflopende indicaties zullen omgezet worden naar de terminologie binnen het nieuwe model HbH. Het aantal (eerder) toegekende uren blijft in principe gelijk, tenzij de situatie van de klant is veranderd en meer ondersteuning noodzakelijk is.’ Het aantal uren hulp voor nieuwe klanten HbH2 wordt wel bepaald op grond van de nieuwe (soberder) beleidsregels. De beleidsregels Wmo 2016 bevatten overigens ook geen uitzonderingsbepalingen voor klanten met HbH2.

Binnen de onderscheiden soorten HbH is een onderverdeling gemaakt naar het aantal uren recht per week. Tabel 3.5 geeft een overzicht van de veranderingen hierin over de periode 2012-2016. Hieruit blijkt dat begin 2016 83% van het aantal lopende klanten HbH1 ZIN per week recht heeft op 1,5 uur (i.c. de basisvoorziening van 78 uur op jaarbasis). Daarnaast zijn er klanten met maatwerkvoorzieningen, dat wil zeggen met recht op extra uren HbH per week. Deze groep valt uiteen in een groep klanten met 2

uur recht per week (8%) en met 3 uur per week (7%). In vergelijking met jaren ervoor is deze groep sterk in omvang afgenomen door de vermindering tot 1,5 uur per week. Binnen de doelgroep mensen met HbH2 ZIN is het aandeel dat meer uren ontvangt groter: 29% ontvangt tot maximaal 2 uur en ruim 50% tot maximaal 4 uur. De groep die 6 uur of meer ontvangt heeft een aandeel van bijna 20%. De verschuivingen in de tijd zijn minder ingrijpend dan bij HbH1.

Van de klanten met een PGB ontvangt 65% tot 1,5 uur. Daarnaast bedraagt het aandeel klanten met 2 tot 4 uur 30%. De verschuivingen hierin zijn vergelijkbaar met die voor HbH1 ZIN.

**Tabel 3.5** Aantal klanten met lopend recht naar verdeling aantal uren per week naar soort HbH op peildatum 1 januari (of 1 februari\*), 2012-2016, absoluut en in procenten (afgerond)

	2012	2014*	2015*	2016
<b>HbH1 ZIN</b>	<b>4.561</b>	<b>4.349</b>	<b>4.094</b>	<b>3.958</b>
≤ 1,5 uur	15%	15%	21%	83%
> 1,5 - ≤ 2 uur	6%	9%	10%	8%
> 2 - ≤ 3 uur	53%	48%	44%	7%
> 3 - ≤ 4 uur	12%	15%	15%	1%
> 4 uur	15%	13%	11%	1%
<b>HbH2 ZIN</b>	<b>831</b>	<b>765</b>	<b>698</b>	<b>717</b>
≤ 1,5 uur	6%	7%	9%	12%
> 1,5 - ≤ 2 uur	6%	10%	12%	17%
> 2 - ≤ 3 uur	34%	36%	35%	34%
> 3 - ≤ 4 uur	15%	21%	21%	17%
> 4 uur	38%	25%	22%	19%
<b>HbH PGB</b>	<b>1.143</b>	<b>1.099</b>	<b>966</b>	<b>831</b>
≤ 1,5 uur	7%	7%	8%	65%
> 1,5 - ≤ 2 uur	3%	4%	4%	12%
> 2 - ≤ 3 uur	38%	33%	33%	13%
> 3 - ≤ 4 uur	15%	24%	27%	5%
> 4 uur	37%	32%	28%	5%
<b>HbH totaal</b>	<b>6.535</b>	<b>6.213</b>	<b>5.758</b>	<b>5.506</b>

Bron: registratie W&I / MvR; berekening rekenkamer.

### 3.3.2 Verzilpering lopend recht op HbH

In het voorgaande is het lopend recht op HbH getoond, dat wil zeggen de maximale hoeveelheid uren waarop klanten op grond van de indicatie aanspraak kunnen maken. In de praktijk kan de besteding en aanwending van deze uren, dat wil zeggen de feitelijk verleende hulp, hiervan afwijken. Met de term verzilveringspercentage wordt

aangeduid in welke mate het lopend recht op HbH daadwerkelijk wordt aangewend. Het verzilveringspercentage over 2015 bedroeg 81%.<sup>62</sup> Niet bekend is hoe hoog het percentage in voorgaande jaren precies was, maar dat schommelde rond 80%. In de contracten met aanbieders van hulp bij het huishouden was de verplichting opgenomen om minimaal 75% van de geïndiceerde uren te leveren. De inschatting bij de gemeente was dat dit percentage in 2015 sterk zou stijgen richting 100% als gevolg van de vermindering van de uren HbH en de eigen regie van klanten op de inzet van uren. Die verwachting is voor 2015 niet uitgekomen.

Uit informatie van het CAK blijkt dat er in 2015 180 klanten met een lopend recht HbH1 waren die daar geheel geen gebruik van gemaakt hebben en 510 klanten die meer dan een derde van de beschikbare uren niet gebruikt hebben. Bij de HbH2-klanten waren 61 klanten die de hulp geheel niet gebruikt hebben en 135 die minder dan twee derde van de uren gebruikte.<sup>63</sup>

Er zijn verschillende redenen waarom het lopend recht in de praktijk niet volledig wordt benut:

- ◆ er kan sprake zijn van uitval van de hulp door vakanties, ziekte, etc. Niet alle klanten willen een tijdelijke vervanger of deze is niet altijd beschikbaar;
- ◆ bij een deel van de klanten wordt de hulp voor de einddatum van de indicatie afgebroken door verbetering van de persoonlijke situatie, verhuizing, opname in een verpleeginstelling of overlijden;
- ◆ sommige klanten hebben wel een geldige indicatie maar maken er om uiteenlopende redenen geen gebruik van (zie hierna).
- ◆ als de klant zelf de hulp tijdelijk onderbreekt, bijvoorbeeld vanwege vakantie of ziekenhuisopname, worden de uren niet altijd ingehaald op een ander moment.

Klanten blijken niet altijd goed geïnformeerd te zijn over het inhalen van uren. De gemeente heeft in juni 2016 met aanbieders afspraken gemaakt over het inhalen van uren die vanwege vakantie van de klant niet zijn ingezet. De afspraak is tot stand gekomen, omdat bleek dat aanbieders verschillende regels hanteerden voor het inhalen van uren bij vakanties van klanten.<sup>64</sup> Door dat verschil in regels zijn er klanten die ten onrechte uren HbH niet hebben kunnen verzilveren. Het op een ander moment inhalen van uren is toegestaan bij aaneengesloten vakanties tot maximaal zes weken.<sup>65</sup> Daarnaast is de vraag hoe aanbieders met het lopend recht op uren omgaan: wordt dit op jaarbasis bijgehouden of in perioden van vier weken, waarbij eventueel resterende uren daarna niet meer verzilverd (kunnen) worden en evenmin in een andere periode gecompenseerd.

---

<sup>62</sup> Het verzilveringspercentage bedroeg 82% voor HbH1 en 78% voor HbH2. Voor HbH-PGB kan dit percentage over 2015 mogelijk bepaald worden na afrekening van de PGB's door de SVB.

<sup>63</sup> Gegevens van het CAK, verstrekt door W&I/ MvR dd. 4 juli 2016,

<sup>64</sup> Gemeente Utrecht (15 juni 2016). Besluiten en actiepunten Contracttafel HBH.

<sup>65</sup> Aan de Verordening Wmo 2016 is nieuw toegevoegd dat 6 weken aaneengesloten vakantie (of 13 weken samengestelde vakantie) binnen een kalenderjaar een maximum is om als ingezetene van de gemeente Utrecht te worden aangemerkt (artikel 1.1 sub 24).

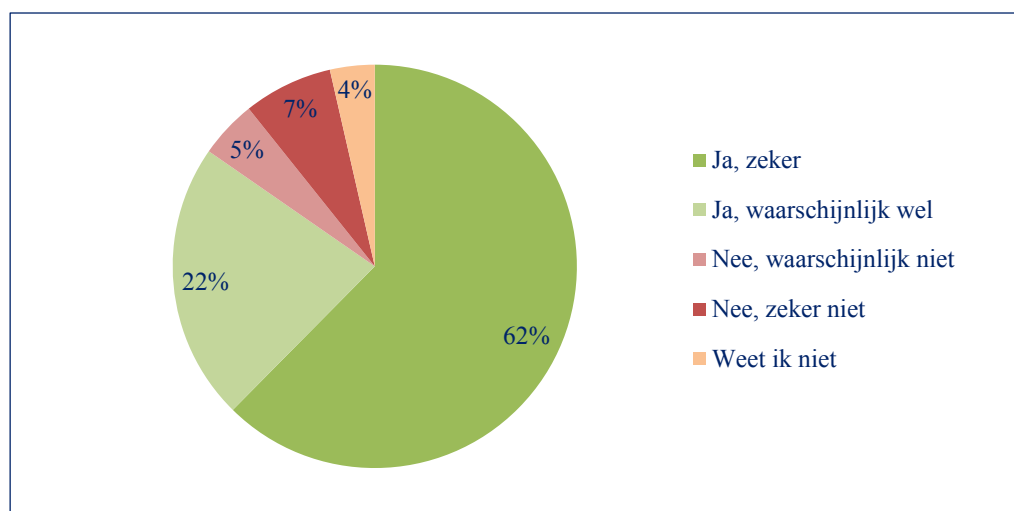
Uit de **telefonische enquête en de verdiepende gesprekken** blijkt dat niet iedereen met een indicatie hulp bij het huishouden hiervan ook gebruikmaakt. Van de 620 personen met een indicatie die in de onderzoeksperiode telefonisch bereikt zijn, hebben er 42 aangegeven geen hulp bij het huishouden meer te ontvangen (6,8%).

Meest genoemde redenen hiervoor:

- ◆ Ik heb geen hulp bij het huishouden meer nodig, mijn situatie is veranderd (6x genoemd);
- ◆ Ik vond de hulp bij het huishouden via de gemeente te duur / de eigen bijdrage te hoog (6x);
- ◆ Ik vond de kwaliteit van de hulp bij het huishouden niet goed (5x);
- ◆ Ik gebruik alleen nog hulp bij het huishouden met de huishoudelijke hulp toelage (2x);
- ◆ Ik vind 1,5 uur per week hulp bij het huishouden te weinig (2x);
- ◆ Ik heb zelf een hulp bij het huishouden genomen buiten de gemeente om (2x);
- ◆ Mijn indicatie is ingetrokken (2x).

In de telefonische enquête geeft 12% van de klanten aan (waarschijnlijk) niet alle toegewezen uren hulp bij het huishouden te hebben gebruikt (zie figuur 3.6).

**Figuur 3.6** Heeft u in het afgelopen jaar alle toegewezen uren hulp bij het huishouden gebruikt (dus ook gemiste uren ingehaald)?



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

De klanten die niet alle toegewezen uren hebben gebruikt, hebben daarvoor verschillende redenen genoemd. De belangrijkste redenen (voor 30% van deze klanten) hadden met het aanbod te maken: er was onvoldoende personeel bij de aanbieder beschikbaar om een vervangende hulp te regelen, de vaste hulp kon de uren niet inplannen of er werd geen vervanger geregeld. Daarnaast geeft 29% van deze klanten die niet alle uren hebben gebruikt aan dat zij niet wisten dat het mogelijk was om de gemiste uren op een ander moment in te halen. Ook persoonlijke

omstandigheden bij de klant (op vakantie, in het ziekenhuis, verhuizing) worden als verklaring gegeven voor het niet verzilveren van alle toegewezen uren.

Aan alle klanten is gevraagd of zij als de hulp een keer niet doorgaat, bijvoorbeeld door ziekte of vakantie, of die uren dan later ingehaald mogen worden. Hierop antwoordt 13% dat dat alleen mag binnen een periode van 4 weken, en 49% dat zij dat geheel zelf mogen bepalen. Een op de zeven klanten (15%) zegt dat het helemaal niet mag en 23% zegt het niet te weten. Gelet op deze antwoorden kunnen ook verschillen in de regels die aanbieders hanteren – mogelijk in afwijking van hetgeen de gemeente hierbij met een soort knipkaart op jaarbasis voor ogen staat – bijdragen aan het niet verzilveren van alle toegekende uren HbH.

### 3.3.3 Aanbieders

De populatie klanten is ongelijk verdeeld over de aanbieders van huishoudelijke hulp. Tabel 3.7 geeft hiervan een overzicht. Tzorg is veruit de grootste aanbieder met 65% van de klanten. 20% van de klanten is verdeeld over de overige 13 aanbieders. 15% van de klanten heeft een PGB.

**Tabel 3.7** Aantal klanten met lopend recht per aanbieder, peildatum 1 januari 2016

Aanbieder	Aantal klanten	%
Tzorg (incl. klanten TSN Thuiszorg *)	3.587	65,1
ThuisHulp ZorgZaam / Stg. Zorggarant / Joost Zorgt Nederland BV / Axion Continu WZW / ThuisZorg Hart Voor Nederland / ThuisZorg Het Centrum / Stg. Zorgwacht, MERSON Care, Priva Zorg WMO, Stichting Curam Zorg, Kleurrijk Zorg, Good4life, Kijk Op Zorg	1.088	19,7
PGB	831	15,1
<b>Totaal</b>	<b>5.506</b>	<b>100</b>

\* Na faillissement van TSN Thuiszorg zijn klanten per 25 april 2016 overgegaan naar Tzorg.

Bron: registratie W&I / MvR.

### 3.3.4 HHT-regeling

Naast HbH kunnen klanten aanvullend uren bijkopen op basis van de HHT-regeling. Deze regeling is in 2015 van kracht geworden en verlengd in 2016. Voor HHT geldt een hoog en een laag tarief. De eerste maanden van 2015 konden klanten met een HbH1-indicatie alleen tegen het hoge tarief HHT inkopen. Vanaf 20 april 2015 konden HbH1 klanten voor het lagere tarief van € 5 per uur uren bijkopen.<sup>66</sup> De gemeente betaalt dan gemiddeld € 16,19. Tabel 3.8 laat zien hoeveel klanten in 2015 gebruik hebben gemaakt van HHT en hoeveel uren hiermee zijn gemoeid.

<sup>66</sup> Gemeente Utrecht. *Raamovereenkomst HbH Utrecht 2015*. Zie artikel 23 en 24.

**Tabel 3.8** Klanten en uren HHT in 2015

Omschrijving	Aantal
Aantal Klanten HbH1 met HHT laag tarief (5 euro per uur)	1.104
Aantal Klanten met HHT hoog tarief (9-10,50 euro per uur)	123
Aantal uren HHT laag tarief (5 euro per uur)	44.550
Aantal uren HHT hoog tarief (9-10,50 euro per uur)	4.864

Bron: registratie W&I / MvR.

Zo'n 25% van de klanten met HbH1 koopt HHT uren bij tegen het lage tarief. Op jaarbasis (herberekend rekening houdend met het feit dat dit in 2015 pas vanaf 20 april mogelijk is geworden) nemen zij gemiddeld 58 uur af met deze regeling. Op deze manier brengen zij hun uren huishoudelijke hulp (HbH1 + HHT) op gemiddeld 136 uur per jaar (ofwel 2,6 uur per week).

### 3.4 TOELICHTING OP DE BEVINDINGEN OVER SAMENSTELLING GEBRUIKERSGROEP

#### 3.4.1 Leeftijd en geslacht

Uit de klantenregistratie van W&I (peildatum maart 2016) blijkt over de samenstelling het volgende. Driekwart van de klanten is vrouw. In tabel 3.9 is het gebruik van soorten HbH naar leeftijdsklasse opgenomen. Volgens verwachting blijkt hieruit dat HbH1 hoofdzakelijk door ouderen wordt gebruikt: bijna 80% van de klanten is 66 jaar of ouder. Bij HbH2 bedraagt dit percentage ruim 50%. Het aandeel mensen van 55 jaar of jonger is bij de gebruikers van HbH2 en klanten met een PGB veel groter dan bij HbH1, respectievelijk circa een kwart en bijna 10%.

**Tabel 3.9** Gebruik soorten HbH (lopend recht) naar leeftijdsklasse, peildatum maart 2016, in %

Leeftijdsklasse	HbH Onderscheiden naar type HbH:			
	totaal	HbH1 ZIN	HbH2 ZIN	HbH PGB
< 55	14,1	9,6	27,9	24,4
56-65	13,6	11,5	20,6	17,6
66-75	20,3	19,7	17,2	25,6
76-85	31,5	35,3	18,3	24,3
> 86	20,5	23,8	15,9	8,2
<b>Abs. (N)</b>	<b>5.478</b>	<b>3.967</b>	<b>709</b>	<b>802</b>

Bron: registratie W&I / MvR; berekening rekenkamer.

Uit deze registratie is af te leiden welk deel van de Utrechtse bevolking gebruik maakt van hulp bij het huishouden (zie tabel 3.10). Uit de tabel blijkt dat bijna 19% van de bevolking van 76 jaar en ouder gebruik maakt van hulp bij het huishouden. Bij de 86-plussers is het aandeel toegenomen tot bijna 26%. Inwoners van 55 jaar en jonger maken vrijwel geen gebruik van hulp bij het huishouden (0,3%). Naarmate mensen ouder worden, doen zij dus vaker een beroep op deze voorziening van de gemeente.

**Tabel 3.10** Percentage klanten met hulp bij het huishouden binnen de totale Utrechtse bevolking naar leeftijdsgroepen in 2016

Leeftijdsklasse	Aantal gebruikers	Aantal inwoners	Percentage gebruikers
Tot 55 jaar	775	275.240	0,3%
56 jaar en ouder	4.703	62.760	7,5%
66 jaar en ouder	3.958	34.466	11,5%
76 jaar en ouder	2.848	15.239	18,7%
86 jaar en ouder	1.124	4.333	25,9%
<b>totale bevolking</b>	<b>5.478</b>	<b>338.000</b>	<b>1,6%</b>

Bron: W&I (klantenregistratie) en IB Onderzoek (wistUdata); berekening rekenkamer.

### 3.4.2 Inwonerenquête 2015 en enquête onder klanten HbH 2016

Op basis van de Inwonerenquête 2015 ('Ontvangt u op dit moment hulp in de huishouding (boodschappen, schoonmaken)?') onder Utrechters van 16 jaar en ouder is over de samenstelling van de gebruikersgroep van hulp bij het huishouden op hoofdlijnen het volgende te zeggen. Hierbij wordt nadrukkelijk opgemerkt dat in de beantwoording van deze vraag ook rekening moet worden gehouden met huishoudelijke hulp die mensen zelf organiseren en betalen. Het betreft dus niet uitsluitend de huishoudelijke hulp op basis van de Wmo.

Circa 80% geeft aan geen hulp te ontvangen. De groep die wel hulp ontvangt, verkrijgt dit vooral van een betaalde hulp of organisatie: vrouwen iets meer dan mannen (respectievelijk 13% en 10%). Ruim 7% ontvangt hulp van familie, vrienden en/of burens. Het aandeel huishoudelijke hulp via een vrijwilligersorganisatie is met 0,4% heel bescheiden. Vooral ouderen (65+), maar ook de groep 30-54 jarigen ontvangen meer dan gemiddeld huishoudelijke hulp, vooral van een betaalde hulp of organisatie. Voor ouderen geldt dat onder hen circa 10% hulp van familie, vrienden en/of burens ontvangt.

Mensen met een hogere opleiding en hoger inkomen ontvangen ruim bovengemiddeld hulp van een betaalde hulp of organisatie. Deze groep is sterk ondervertegenwoordigd in het klantenbestand van de huishoudelijke hulp via de gemeente en organiseert de hulp dus meer op eigen kosten. Mensen met een lagere opleiding en lager inkomen betrekken hun hulp bovengemiddeld van familie, vrienden en/of burens.

Ook de telefonische enquête, die de rekenkamer zelf heeft laten uitvoeren onder klanten met HbH1, biedt inzicht in de samenstelling van het klantenbestand. Bijna 80% is 65+ en woont alleen. Veel klanten van HbH zijn laag opgeleid en hebben een laag inkomen: 76% heeft een laag opleidingsniveau en 83% heeft een netto huishoudensinkomen van maximaal € 1.500 per maand. In dit opzicht wijkt deze populatie af van het profiel van de Utrechtse bevolking met huishoudelijke hulp, zoals dat naar voren komt uit de Inwonerenquête.

### 3.4.3 Schatting klanten HbH op basis van bevolkingsprognose

Op basis van wat we weten over de huidige samenstelling van het klantenbestand HbH (tabel 3.9) in combinatie met gegevens over de bevolkingsontwikkeling en -prognose 2015 van Utrecht is indicatief iets te zeggen over de verwachte omvang van de leeftijdsklassen. Tabel 3.11 toont de bevolkingsontwikkeling en -prognose naar omvang en leeftijd.

**Tabel 3.11** Bevolkingsontwikkeling en -prognose Utrecht naar omvang en leeftijdsklassen (%)

Bevolkingsontwikkeling en -prognose					
Leeftijdsklasse	2005	2012	2016	2020	2030
< 55	81,1	81,8	81,5	80,9	78,5
55-64	8,1	8,2	8,4	8,8	9,7
65-74	5,6	5,4	5,7	5,9	6,7
75-84	3,9	3,2	3,2	3,2	3,7
> 85	1,3	1,3	1,2	1,2	1,3
<b>Abs.</b>	<b>275.400</b>	<b>316.300</b>	<b>338.000</b>	<b>361.000</b>	<b>399.000</b>

Bron: W&I (klantenregistratie) en IB Onderzoek (wistUdata); berekening rekenkamer.

In de periode 2005-2016 is de Utrechtse bevolking sterk gegroeid, waardoor het aantal 65+-ers ook licht is gestegen. Het aandeel 55-74 jarigen nam in deze periode toe van 13,7% naar 14,1%, terwijl het aandeel 75+-ers van 5,2% naar 4,4% daalde.

De bevolkingsprognose gaat uit van een verdere groei van de Utrechtse bevolking richting 400.000 inwoners in 2030. Daarbij is ook sprake van vergrijzing: het aandeel van de oudere leeftijdsklassen zal vooral van 2020 – 2030 toenemen. Aangezien het merendeel van de klanten HbH tot de ouderen behoort, mag – op basis van deze demografische trend en bij gelijkblijvend gebruik binnen elke leeftijdsgroep – verwacht worden dat het aantal klanten HbH daarbij ook zal toenemen.

Het aandeel klanten HbH ten opzichte de totale bevolking in 2016 is 1,6%. Uitgaande van dit percentage zou de omvang van het klantenbestand kunnen toenemen van 5.478 (peildatum maart 2016) tot 5.850 in 2020 en 6.500 in 2030. Echter, vanwege de vergrijzing en het feit dat vooral ouderen gebruik maken van HbH zal het klantenbestand – bij gelijkblijvend gebruik per leeftijdsgroep – in omvang verder toenemen, mogelijk tot 8.000 klanten in 2030 (ofwel 2% van de bevolking in 2030).

Hierbij wordt met nadruk opgemerkt dat het toekomstig beroep op én gebruik van HbH zal afhangen van meer factoren, die een dergelijke stijging van het aantal gebruikers kunnen afremmen of zelfs kunnen resulteren in een daling:

- ◆ sociaal-demografisch: de ontwikkeling van de bevolking in omvang en samenstelling, inbegrepen gezondheid en behoefte aan ondersteuning;
- ◆ sociaal-economisch: veranderingen in de opleiding, inkomens- en vermogenspositie van huishoudens, en dan met name van oudere huishoudens, zijn van invloed op de afweging van de kosten van HbH (eigen bijdragen) ten opzichte van alternatieven. De nieuwe generatie ouderen is gemiddeld fors hoger opgeleid, heeft een hoger inkomen en ook vaker een hoger vermogen (bijvoorbeeld door

meer eigen woningbezit). Deze veranderde samenstelling van de groep ouderen zal tot een lager gebruik van HbH per leeftijdsgroep leiden;

- ◆ sociaal-cultureel: trends als individualisering, verschuivende opvattingen over zorgverlening, zelfredzaamheid en mantelzorg e.d.;
- ◆ politiek-beleidsmatig: het complex aan maatregelen dat de overheid neemt om beleidsdoelen (waaronder langer zelfstandig thuis wonen, extramuralisering, bevorderen zelf- en samenredzaamheid e.d.) te realiseren, rekening houdend met politieke, budgettaire en juridische kaders.

Deze factoren bepalen in samenhang het feitelijk gebruik dat van HbH gemaakt zal worden. Hierbij is het heel goed mogelijk dat onderscheiden factoren niet op dezelfde wijze van invloed zijn op de verwachte ontwikkeling van gebruik van HbH, maar elkaar bijvoorbeeld compenseren. Met behulp van scenario's zou de impact van verschillende factoren op het gebruik van HbH verder verkend kunnen worden. Het valt buiten het kader van dit onderzoek om een dergelijke verkenning uit te voeren.

Wel is uit de ontwikkeling van het klantenbestand HbH (zie tabel 3.2) sinds 2012 af te leiden dat naast de demografische factoren vooral ook andere factoren van invloed zijn (geweest) op het aantal klanten HbH in 2015 en 2016. Immers, op grond van alleen de demografische ontwikkeling (groeidend inwonertal) had een gelijkblijvend of licht groeiend aantal klanten in de rede gelegen, terwijl de afgelopen jaren feitelijk zowel het aantal klanten als de uren zijn afgenomen.

## 4 INFORMATIE AAN KLANTEN

### 4.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk gaan wij in op de informatievoorziening aan klanten. (onderzoeksvraag 2). Onderwerpen die daarbij aan de orde komen, zijn onder andere:

- ◆ Welke informatie krijgen klanten en hoe wordt die informatie aangeboden?
- ◆ Sluit de wijze van informatievoorziening aan bij de doelgroep?
- ◆ Is de informatie voor de klanten voldoende en duidelijk?

We zijn nagegaan welke informatie de gemeente het afgelopen jaar verstrekte aan klanten, en welke informatie in de periode eind 2014 - medio 2015 aan klanten is verstrekt naar aanleiding van de herziening van het beleid.<sup>67</sup> Verder hebben we bij aanbieders nagevraagd hoe zij hun klanten informeren.

Een andere belangrijke bron voor de beoordeling van de informatievoorziening zijn de ervaringen die klanten in de telefonische enquête hebben gemeld. De enquête geeft een representatief beeld van de opvattingen van klanten over de informatievoorziening. Vervolgens zijn in de verdiepende gesprekken met klanten thuis aanvullende vragen gesteld. Het beeld is verder aangevuld en ingekleurd met de uitkomsten van gesprekken met medewerkers van het Wmo-loket, observaties bij keukentafelgesprekken en klantcontacten in de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> lijn van het Wmo-loket (zie ook bijlage 5).

### 4.2 INFORMATIE IN HET AANVRAAGPROCES

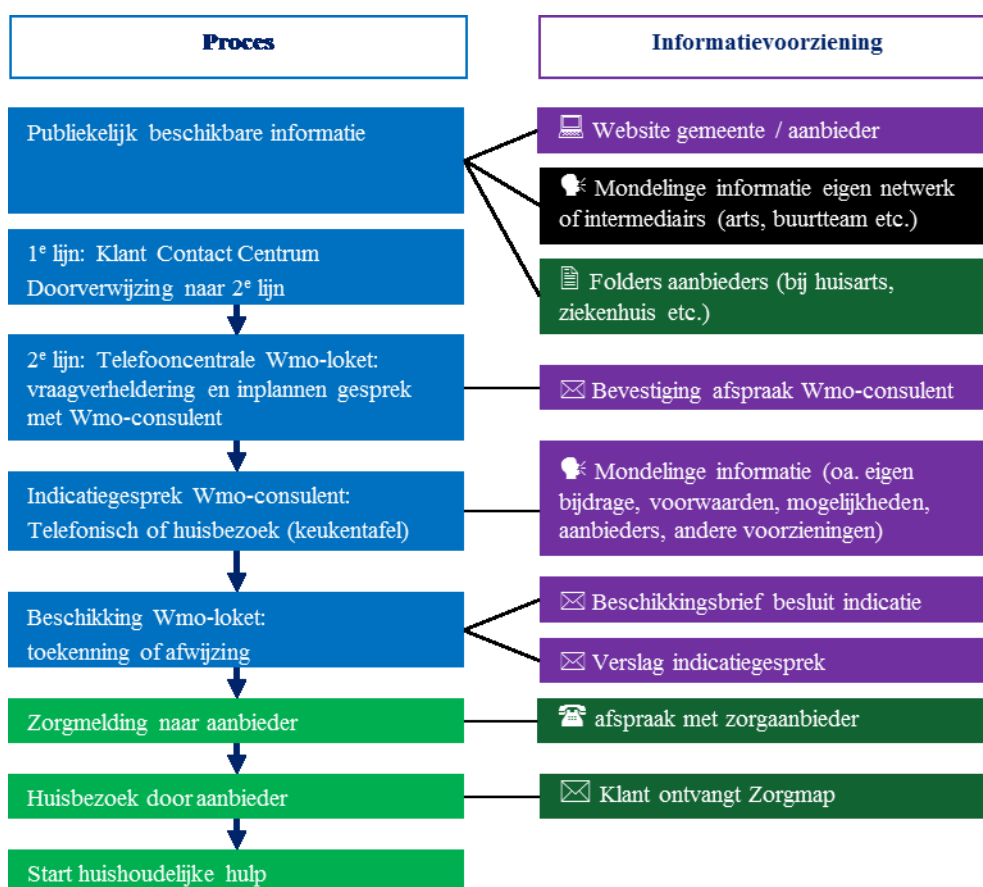
In figuur 4.1 is weergegeven welke informatie voor de klant beschikbaar is en wordt verstrekt in de diverse fasen van het proces van het aanvragen van hulp bij het huishouden (van oriëntatie op de aanvraag tot levering van de hulp). Daarbij is uitgegaan van het proces zoals het op dit moment (per juni 2016) door de gemeente Utrecht wordt uitgevoerd.

Bij de linker kolom (proces) in de figuur 4.1 is het gemeentelijke proces gemarkeerd met de kleur blauw en het proces dat start bij de aanbieder met de kleur groen. Bij de rechter kolom (informatievoorziening) is de afzender van de informatie eveneens met een kleur weergegeven (paars = gemeente, groen = aanbieder, zwart = overig).

---

<sup>67</sup> De beleidswijziging is 23 maart 2015 van kracht geworden, maar het nieuwe beleid werd al eerder aangekondigd en in beschikkingen vastgelegd. In de beschikking werd dan vermeld dat per 23 maart het nieuwe aantal uren HbH gold.

**Figuur 4.1** Informatievoorziening in het aanvraagproces



De gemeente verstrekt algemene informatie over hulp bij het huishouden vooral via het internet. De aanbieders verstrekken informatie over hun aanbod via internet en soms via eigen folders. Voor algemene vragen en voor het aanvragen van hulp kunnen klanten bellen met het Wmo-loket. Burgers kunnen ook (mondelijke) informatie en ondersteuning vragen bij het buurtteam.

De meeste klanten komen via de telefooncentrale (2<sup>e</sup> lijn) bij het Wmo-loket binnen, maar een verzoek om HbH kan ook worden ingediend via een digitaal formulier op de website van de gemeente of schriftelijk via een formulier. Het Wmo-loket gaat na of de klant met deze vraag aan het juiste adres is, en zo ja, dan wordt een afspraak ingepland met een Wmo-consulent. Er is geen schriftelijke publieksinformatie over HbH voorhanden die aan klanten wordt verstrekt. Als een klant vraagt om informatie over aanbieders van HbH werd incidenteel een print van het overzicht op de website van de gemeente gemaakt en toegestuurd.

Het gesprek met de Wmo-consulent kan telefonisch plaatsvinden of via een keukentafelgesprek aan huis. Deze keuze wordt klanten sinds januari 2016

aangeboden.<sup>68</sup> Tijdens dit gesprek kan de Wmo-consulent vragen van de klant beantwoorden. Ook gaat de Wmo-consulent na of de klant behoefte heeft aan (informatie over) eventuele andere Wmo-voorzieningen. Tevens stelt de consulent vragen om de aanvraag om hulp bij het huishouden te beoordelen en het indicatiebesluit voor te bereiden. Het indicatiebesluit wordt per brief aan de klant bekend gemaakt. Sinds november 2015 stuurt het Wmo-loket een schriftelijk onderzoeksverslag met het indicatiebesluit mee. Dit is een wettelijke verplichting. In de brief met het besluit noemt de gemeente ook dat een eigen bijdrage moet worden betaald, met een verwijzing naar het CAK voor meer informatie.

#### 4.3 BEVINDINGEN

Wij constateren over de informatievoorziening aan klanten:

Voor veel klanten is de informatievoorziening adequaat en zijn de klanten voldoende geïnformeerd:

1. Ruim twee derde van de geënquêteerde klanten is tevreden over de informatievoorziening over de mogelijkheden van hulp bij het huishouden.
2. De focus van de gemeente op mondelinge communicatie en de schriftelijke formele correspondentie sluiten goed aan bij de doelgroep.

Er is een gedeelte van de klanten waar de manier van informatievoorziening beter kan. Deels geven klanten dit zelf aan (14%) en deels blijkt dit uit hun antwoorden op kennisvragen. Deze klanten zijn over bepaalde onderwerpen niet goed geïnformeerd:

3. De wijze van informatieverstrekking is voor een deel van de klanten te eenzijdig om goed geïnformeerd te worden. Er is vooral meer inhoudelijke schriftelijke informatie en schriftelijke terugkoppeling gewenst.
4. Klanten missen informatie over de hoogte van de eigen bijdrage en de aanbieders waaruit gekozen kan worden.
5. Klanten zijn niet altijd op de hoogte van hun rechten en mogelijkheden (zoals HHT, inhalen van uren, criteria urenindicatie, mogelijkheid tot herindicatie).
6. Klanten met PGB zijn iets vaker ontevreden over de informatievoorziening en missen vaker informatie dan klanten met zorg in natura.
7. De communicatie tussen aanbieders en klanten over het inhalen van uren en vervanging verloopt niet altijd goed.
8. De informatievoorziening is niet voldoende toegerust op extra kwetsbare klanten zonder sociaal netwerk.

---

<sup>68</sup> Voor 2016 werden de reguliere indicatiegesprekken voornamelijk telefonisch gevoerd.

## 4.4 TOELICHTING OP DE BEVINDINGEN

### 4.4.1 *Twee derde van de klanten tevreden over informatievoorziening*

Uit de telefonische enquête komt naar voren dat ruim twee derde (69%) van de geënquêteerde klanten tevreden is over de informatievoorziening over de hulp bij het huishouden door de gemeente.

Klanten die niet tevreden zijn (14%), noemen hiervoor verschillende redenen: dat informatie moeilijk te vinden is, niet begrijpelijk of niet duidelijk is, dat er informatie werd gemist over een of meer onderwerpen en dat de informatie niet past bij de situatie van de klant.

### 4.4.2 *Mondelinge communicatie en brieven sluiten aan bij de doelgroep*

De gemeente zet sterk in op telefonische en mondelinge communicatie in het voortraject van oriëntatie en het aanvragen van hulp. Dat is laagdrempelig, want iedereen kan het Wmo-loket bellen voor informatie. Het maakt ook maatwerk in de informatievoorziening mogelijk doordat klanten hun eigen vragen kunnen voorleggen. Daarmee sluit de telefonische en mondelinge communicatie aan bij de behoefte van een groot deel van de doelgroep.

Het Wmo-loket streeft er naar klanten een vaste contactpersoon toe te wijzen. Uit de verdiepende gesprekken met klanten blijkt dat dit in de praktijk niet altijd lukt. Het gevolg is dat klanten het telefonisch contact met het Wmo-loket als onpersoonlijk en onpraktisch ervaren, doordat de consulent waarmee is gesproken niet op de hoogte is van de persoonlijke situatie van de klant.

De formele correspondentie van de gemeente met de klant gaat per brief, bijvoorbeeld het besluit over het ge(her-)indiceerde aantal uren HbH. Het Wmo-loket houdt bij het taalgebruik rekening met het lage opleidingsniveau van veel klanten. Voor de meeste klanten zijn de brieven duidelijk. Een deel van de klanten laat informatie (brieven e.d.) nalezen door familie en/of kinderen (die regelmatig ook de administratie in het huishouden op zich nemen). In een aantal gevallen heeft een zoon of dochter van de klant de communicatie geheel op zich genomen, omdat de klant dat zelf niet meer kan.

### 4.4.3 *Meer schriftelijke informatie en terugkoppeling gewenst*

De gemeente legt bij het verstrekken van inhoudelijke informatie de nadruk op mondelinge/telefonische communicatie via het Wmo-loket en digitale informatie via de gemeentelijke website. De gemeente verstrekt vrijwel geen schriftelijk informatie. Een substantieel deel van de klanten is op hoge leeftijd, laag opgeleid, niet digitaal vaardig en soms vergeetachtig. Wij merkten uit de open antwoorden van de telefonische enquête en verdiepende gesprekken dat klanten niet altijd op de hoogte zijn van hun rechten en keuzemogelijkheden. Door het ontbreken van schriftelijke informatie worden klanten, naar de mening van de rekenkamer, niet adequaat geïnformeerd. Hierdoor gaan klanten redelijk onvoorbereid het gesprek in met de

Wmo-consulent. Uit zowel de open antwoorden van de telefonische enquête als de verdiepende gesprekken komt verder naar voren dat mondelinge en telefonische informatie voor de klant soms te snel gaat of weer snel wordt vergeten. Veel klanten willen de informatie die zij mondeling te horen krijgen ook schriftelijk kunnen nalezen. Dat biedt de mogelijkheid om er rustig over na te denken, de informatie met anderen te bespreken en bovendien kan de klant de informatie dan betrekken bij verdere communicatie met de gemeente of aanbieder.

Algemene informatie over het aanbod van de HbH voorziening biedt de gemeente Utrecht vrijwel alleen via de website aan. Deze digitale informatievoorziening sluit niet aan bij een groot deel van de oudere HbH klanten. Uit diverse onderzoeken blijkt dat bijna de helft van de 75-plussers geen internet gebruikt (het internetgebruik door ouderen neemt overigens wel toe).<sup>69</sup> Ook uit de verdiepende gesprekken die wij met klanten voerden, blijkt dat veel 75-plussers geen computer hebben, of niet digitaal vaardig genoeg zijn om informatie op te zoeken. Sommigen gebruikten in het verleden wel een computer, maar zijn daar op hogere leeftijd mee gestopt. De kenmerken van de HbH doelgroep van 75-plussers (lage opleiding, gezondheidsbeperkingen etc.) maakt het aannemelijk dat het internetgebruik nog lager is dan het landelijk gemiddelde voor deze leeftijdscategorie.

De kinderen van de klanten of andere mantelzorgers hebben doorgaans wel digitale vaardigheden, voor hen is de informatie via de website wel waardevol.

#### *4.4.4 Informatie gewenst over de eigen bijdrage en aanbieders*

Van de geënquêteerde klanten geeft 9% aan informatie over de hulp bij het huishouden te missen. Dit betreft met name informatie over de hoogte van de eigen bijdrage en het aanbod van aanbieders voor HbH/HHT. Ook genoemd zijn de procedure rond bezwaar maken tegen de beschikking en de HHT regeling (in paragraaf 4.4.5. komt de informatievoorziening over de HHT aan de orde.).

##### *Informatie over de keuze van aanbieders*

Informatie over de (nu 14) aanbieders waaruit de klant kan kiezen, wordt voornamelijk aangeboden via de website van de gemeente. Een groot deel van de klanten is echter niet vaardig met computers of heeft er geen. De lijst met aanbieders op de website bevat contactgegevens en links naar de websites van aanbieders, maar geen inhoudelijke toelichting voor klanten over de kenmerken van de aanbieders. Voorheen stond zulke informatie wel op de website van de gemeente. De gemeente was voornemens een lijst met de gecontracteerde aanbieders aan klanten te verstrekken, waarvoor de aanbieders onderscheidende kenmerken zouden aanleveren.

---

<sup>69</sup> CBS (3 juni 2016): in 2015 had de helft van de 75-plussers nog nooit internet gebruikt. Bij de 75-plussers zijn het vaker vrouwen die geen internet gebruiken dan mannen. Een vergelijkbare constatering is ook gedaan door de afdeling Onderzoek van de gemeente Utrecht in het rapport *Utrechters Digivaardig?* (april 2015).

In de praktijk gebeurt dat zelden.<sup>70</sup> Als een klant er op doorvraagt, wordt een print van de huidige website, of een folder met informatie over aanbieders verstrekt. Deze folder is echter niet meer actueel (want deze is gebaseerd op een verouderde versie op de website) en is bovendien niet bij alle WMO-consulenten bekend. Een gevolg hiervan is dat klanten essentiële keuze-informatie missen.

#### *Informatie over de eigen bijdrage*

Veel klanten uit de doelgroep (83%) hebben een laag inkomen, waardoor de betaalbaarheid van een eigen bijdrage een probleem kan zijn. In verdiepende gesprekken geven verschillende klanten aan dat zij voorafgaand aan het verkrijgen van de Wmo-voorziening willen weten hoe hoog de eigen bijdrage ongeveer wordt. De gemeente en aanbieders beantwoorden die vraag niet, met als gevolg dat de financiële onzekerheid bij de klant niet wordt weggenomen. De reden dat de gemeente dit niet kan berekenen is dat de hiervoor (privacygevoelige) inkomensgegevens van de klant nodig zijn waar de gemeente niet naar wil vragen (de hoogte van de eigen bijdrage hangt, behalve van de zorg die iemand krijgt, ook af van het inkomen en de aanwezigheid van vermogen). De gemeente vindt inzicht verkrijgen in de hoogte van de eigen bijdrage daarom een verantwoordelijkheid van de klant. De gemeente verwijst de klant voor meer informatie naar de website van het CAK, waar een rekentool beschikbaar is om de hoogte van de eigen bijdrage te berekenen. Klanten kunnen het CAK ook bellen over deze vraag.

De Nationale ombudsman constateert dat de burger terecht verwacht dat de gemeente hem informeert over de hoogte van de eigen bijdrage, omdat de financiële consequenties in sommige gevallen tot problemen en zelfs niet-gebruik kunnen leiden.<sup>71</sup> Tegelijkertijd signaleert de ombudsman een voor gemeenten bijna paradoxale situatie, omdat zij bij de beoordeling van de zorgvraag geacht worden de inkomens- en vermogenssituatie van de klant niet te betrekken. Gemeenten zouden alles in het werk moeten stellen om de burger zoveel mogelijk informatie over de hoogte van de eigen bijdrage te geven als wettelijk mogelijk is.

Mede in reactie op het rapport van de Nationale ombudsman stelt de staatssecretaris van VWS dat in het gesprek tussen gemeente en klant ten eerste de klant geïnformeerd moet worden over de eigen bijdrage en ten tweede de gevolgen van de eigen bijdrage op het huishouden met de klant moeten worden besproken (dit als onderdeel van de verantwoordelijkheid om maatwerk te leveren).<sup>72</sup> Informeren over de hoogte van de eigen bijdrage hoeft niet op de euro nauwkeurig te zijn.

---

<sup>70</sup> Dit is vastgelegd in de Leveringsafspraken HbH, een bijlage bij de *Raamovereenkomst Hulp bij het huishouden* (kenmerk 14.MO.116).

<sup>71</sup> Nationale ombudsman (23 maart 2016). Een onverwacht hoge rekening. Onderzoek van de Nationale ombudsman naar de informatieverstrekking over de eigen bijdrage ingevolge de Wmo.

<sup>72</sup> Staatssecretaris van VWS (14 april 2016). *Zorg en maatschappelijke ondersteuning. Brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer*. Vergaderjaar 2015-2016, 29 538, nr. 212.

De gemeente Utrecht kan de klant actiever ondersteunen dan nu het geval is. Het CAK biedt gemeenten hiervoor tools. Er is een smartphone app beschikbaar.<sup>73</sup> Deze is bedoeld voor professionals om voor klanten de maximale eigen bijdrage te kunnen berekenen, bijvoorbeeld bij een keukentafelgesprek. Ook zijn bij het CAK folders te bestellen die de gemeente aan de klant kan verstrekken. Van die mogelijkheid maakt de gemeente, voor zover de rekenkamer heeft kunnen constateren, geen gebruik. Ook zonder inzage in de inkomensgegevens van de klant kan de gemeente een klant helpen door uitleg te geven bij het gebruik maken van de CAK app en rekentool. Het CAK biedt bovendien cursussen voor Wmo-consulenten om klanten beter te kunnen ondersteunen bij het verkrijgen van inzicht in de hoogte van de eigen bijdrage. Het betalingsproces van de eigen bijdrage aan het CAK is overigens wel duidelijk voor de meeste klanten.

#### 4.4.5 Helpt klanten niet goed op de hoogte van rechten

Uit ons onderzoek blijkt dat een deel van de klanten niet goed op de hoogte is van hun rechten en mogelijkheden. Voorbeelden zijn de mogelijkheid van het inhalen van uren, het via HHT kunnen inkopen van extra uren tegen een verlaagd tarief, het recht op herindicatie en inzicht in de criteria waarop een aanvraag wordt beoordeeld.

##### *Inhalen uren*

De helft van de geënquêteerde klanten is slecht op de hoogte van hun recht om gemiste uren HbH (bijvoorbeeld wegens ziekte of vakantie) later in te mogen halen. Zij weten niet van de mogelijkheid (23%), denken dat het niet kan (15%) of denken dat het alleen mag binnen een periode van vier weken (13%). Bijvoorbeeld een ouder echtpaar dat ieder jaar 4 weken op vakantie gaat, heeft de uren HbH van die weken nooit naderhand ingehaald, terwijl zij daar wel recht op hebben.<sup>74</sup> De klant wist niet dat dit mogelijk is.

##### *Huishoudelijke Hulp Toelage (HHT)*

Bijna een kwart (24%) van de geënquêteerde klanten weet niet dat zij met de HHT extra uren voor aanvullende diensten tegen een verlaagd tarief kunnen inkopen. Dat bijna een kwart niet op de hoogte is van de HHT is opvallend aangezien in 2015 alle *bestaande* HbH-klanten van de gemeente een brief kregen over de mogelijkheid van HHT. Ook heeft de gemeente met aanbieders afgesproken dat zij hun klanten actief informeren over de mogelijkheid van HHT. De aanbieders doen dat mondeling via de hulp, al dan niet gecombineerd met een nieuwsbrief en/of folder.<sup>75</sup> De HHT regeling is

---

<sup>73</sup> De CAK-app (versie 1.0.2) verschilt van de rekentool op de CAK website, doordat in de app de zorgkosten niet ingevoerd kunnen worden. De app berekent daardoor alleen de maximale eigen bijdrage en niet de werkelijke te betalen eigen bijdrage. Niet bekend is of hiervoor updates van de app zijn voorzien.

<sup>74</sup> Zie ook paragraaf 2.3 Beleid gemeente Utrecht voor de afspraak hierover tussen gemeente en aanbieders.

<sup>75</sup> Sommige aanbieders spreken op hun website niet van HHT, maar gebruiken de term “gemakdienst”.

volgens verschillende aanbieders voor klanten moeilijk te begrijpen en moet door de complexiteit herhaaldelijk worden toegelicht.

76% van de klanten is wel op de hoogte van de HHT. De meeste van de klanten die bekend zijn met HHT weet dat via een brief van de gemeente (69%). Andere klanten hebben er van gehoord via de aanbieder of de eigen hulp, of via de media.

Nieuwe klanten die HbH (ZIN of PGB) krijgen, ontvangen van de gemeente géén schriftelijke informatie over HHT. Wmo-consulenten maken zelf de keuze om een klant wel of niet mondeling over HHT te informeren. Als een Wmo-consulent van mening is dat HHT voor de klant niet relevant is, dan wordt de klant niet geïnformeerd. Het selectief informeren van klanten geldt overigens ook voor de mogelijkheid van een PGB. Deze eigen invulling door Wmo-consulenten, leidt ertoe dat klanten niet over dezelfde informatie beschikken over hun rechten en mogelijkheden.

Uit de verdiepende gesprekken blijkt klanten die uren via de HHT inkopen, zich zorgen maken over de continuering van HHT uren in 2017. In de media vernemen klanten dat de regeling tijdelijk is en dat niet duidelijk is of en hoe dit door de gemeente in 2017 wordt ingezet. Voor zover de rekenkamer heeft kunnen vaststellen is over een mogelijke continuering of beëindiging van de HHT-regeling in 2017 nog geen informatie aan klanten verstrekt.

#### *Herindicatie*

De persoonlijke situatie en ondersteuningsbehoefte van klanten kan veranderen. Soms geleidelijk en in de lijn der verwachting (afnemend uithoudingsvermogen, slijtage, ouderdomskwalen, progressieve aandoeningen etc.) en soms plotseling (door een ongeval, ziekenhuisopname, overlijden van partner, wegvallen mantelzorg etc.). Klanten hebben het recht om wanneer hun ondersteuningsbehoefte is veranderd, een herindicatie aan te vragen. Klanten beseffen dat niet altijd, zo bleek uit verdiepende gesprekken. Ook uit de eindrapportage van het project Huishoudcoaches blijkt dat veel cliënten niet op de hoogte zijn van het feit dat zij altijd zelf een herindicatie kunnen aanvragen.<sup>76</sup>

#### *Beleidsregels en normering toewijzen uren*

De gemeente hanteert criteria voor de verstrekking van de basisvoorziening HbH en voor aanvullende maatwerkmodulen en normen voor het bijbehorende aantal uren hulp. Een aantal klanten geeft in de verdiepende gesprekken aan te willen weten hoe de indicatie van het aantal uren door de gemeente is onderbouwd en op grond van welke criteria. Ook is gevraagd hoe is bepaald in hoeveel uur een huis schoongemaakt kan worden. Dergelijke informatie maakt geen deel uit van de klantvoorlichting door de gemeente. De meeste klanten zijn niet op de hoogte van de beleidsregels en criteria voor toekenning van maatwerkmodules.

---

<sup>76</sup> U-Centraal (5 januari 2016). Eindrapport Project Huishoudcoaches.

#### 4.4.6 Klanten met PGB slechtere informatiepositie

Een PGB (persoonsgebonden budget) kan worden ingezet voor het inkopen van professionele hulp of voor geldelijke vergoeding van informele hulp (bijvoorbeeld iemand uit het eigen netwerk). Klanten met een PGB voor hulp bij het huishouden zijn relatief vaker ontevreden over de informatievoorziening over HbH dan klanten die zorg in natura ontvangen (22% versus 13%). PGB-ers geven ook vaker dan klanten met zorg in natura aan informatie te missen (21% versus 8%), bijvoorbeeld over de mogelijkheid extra uren bij een aanbieder in te kopen met de HHT-regeling.

Als een klant een PGB inzet als vergoeding voor informele hulp dan valt er een belangrijk informatiekanaal weg: de informatievoorziening vanuit de aanbieder. De klant is dan aangewezen op eigen informatievergaring en de informatievoorziening door de gemeente. Dat kan een reden zijn voor de slechtere informatiepositie van klanten met een PGB.

Een andere reden kan zijn dat klanten met een PGB kritischer zijn, zij moeten ten slotte zelf de regie kunnen voeren op de inkoop en de kwaliteit van de zorg. Mogelijk stellen zij hogere eisen aan de informatie vanuit de gemeente.

#### 4.4.7 Informatie vanuit aanbieders

Aanbieders van hulp bij het huishouden zijn over het algemeen van mening dat hun klanten voldoende zijn geïnformeerd. Toch geeft een aantal klanten aan dat de communicatie van de aanbieder over bepaalde zaken en ook het administratief proces bij de aanbieder beter kan. Bijvoorbeeld terugbelafspraken worden niet altijd nagekomen (zoals een telefonische afspraak om de eerste weken hulp te evalueren). De organisatie en communicatie bij uitval van de vaste hulp (door ziekte e.c.) laat volgens sommigen te wensen over. Ook wordt de Zorgmap<sup>77</sup> bij de klant niet in alle gevallen gebruikt (takenlijst/schoonmaakplan niet ingevuld, evaluatieformulieren ongebruikt).

Bij veel klanten gaat het goed, maar er is een palet van voorbeelden waar zaken niet zijn gegaan zoals het hoort. Dat geeft de rekenkamer gezien de kwetsbaarheid van de doelgroep, reden tot zorg.

De gemeente verwacht van aanbieders van hulp bij het huishouden dat zij hun klanten informeren over hulp bij het huishouden, maar omdat de toegang tot de HbH bij de gemeente is belegd, heeft ook de gemeente een verantwoordelijkheid om klanten van informatie te voorzien. Contractueel is vastgelegd dat de aanbieder moet zorgen voor een goede telefonische bereikbaarheid.<sup>78</sup> Daarnaast zijn in de loop van 2015/2016

---

<sup>77</sup> De Zorgmap is het persoonlijk dossier dat bij de klant thuis ligt. De Zorgmap bevat o.a. de personalia van de klant, schoonmaakplan, gemeentelijke takenlijst, arbo-checklist, zorgovereenkomst, informatie over het melden van klachten, evaluatieformulieren en incidentenlijst. Ook worden de urenbriefjes met door de schoonmaakhulp gewerkte uren in de map bewaard.

<sup>78</sup> Dit is vastgelegd in de *Leveringsafspraken HbH*, een bijlage bij de *Raamovereenkomst Hulp bij het huishouden* (kenmerk 14.MO.116).

tijdens de driemaandelijkse contracttafelgesprekken afspraken gemaakt met de aanbieders over het informeren van klanten. Zo is het informeren van klanten over HHT expliciet belegd bij de aanbieders.<sup>79</sup> Uit de gesprekken met aanbieders blijkt dat zij vinden dat de gemeente de verantwoordelijkheid voor het verstrekken van informatie aan klanten over HbH in sterke mate bij de aanbieder heeft neergelegd. De aanbieders zijn niet goed op de hoogte welke informatie de gemeente zelf aan klanten verstrekt. Dit is volgens de gemeente opmerkelijk, omdat de gemeente de brieven en communicatie-uitingen aan klanten ter informatie doorstuurt aan de aanbieders.

#### 4.4.8 *Extra kwetsbare klanten*

Bij een deel van de klanten is het langer zelfstandig thuis wonen door de hoge leeftijd en forse gezondheidsbeperkingen een wankel evenwicht. In veel van deze huishoudens leveren de kinderen ondersteuning en houden vinger aan de pols of het wel goed gaat. De kinderen fungeren daarnaast dikwijls als gesprekspartner voor de gemeente namens de klant en zorgen er voor dat de ouders op de hoogte zijn van de informatie die gemeente of aanbieder geven.

In de gesprekken met aanbieders en medewerkers HbH is aangegeven dat er ook extra kwetsbare klanten zijn die er volledig alleen voor staan, omdat zij geen kinderen en geen sociaal netwerk hebben. Contact met de hulp bij het huishouden is soms het enige sociale contact. Deze klanten ontvangen dezelfde informatie als andere klanten maar hebben een andere informatiebehoefte. Het komt nu voor dat deze personen onvoldoende bereikt en geïnformeerd worden door de gemeente. Vaak kunnen zij niet met de informatie uit de voeten. Periodiek persoonlijk contact is bij deze klanten erg belangrijk om ervoor te zorgen dat zij goed geïnformeerd blijven worden, maar ook om na te gaan of de ondersteuning nog past bij de actuele situatie.

---

<sup>79</sup> Gemeente Utrecht (4 februari 2015). Besluiten en actiepunten Plenair Overleg Contracttafel HBH 2015.

## 5 HULP BIJ HET HUISHOUDEN IN DE PRAKTIJK

### 5.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk gaat in op de vraag hoe de klanten de hulp ervaren die zij onder het huidige beleid van de gemeente Utrecht krijgen. De bevindingen zijn gebaseerd op de telefonische enquête die is afgenomen onder de klanten met hulp bij het huishouden, en verdiepende gesprekken met klanten thuis, met Wmo-consulenten van de gemeente, medewerkers HbH en aanbieders van hulp bij het huishouden. Waar mogelijk is vergeleken met resultaten van onderzoek naar klantervaringen in het verleden of in andere gemeenten.

Dit hoofdstuk beschrijft de praktijk van hulp bij het huishouden op de volgende aspecten:

- ◆ tevredenheid over de behandeling van aanvragen door het Wmo-loket;
- ◆ tevredenheid van klanten over de hulp bij het huishouden die zij van de gemeente krijgen;
- ◆ eventuele neveneffecten van het beleid;
- ◆ ideeën die klanten hebben om de hulp bij het huishouden goedkoper of beter te maken; en
- ◆ het draagvlak voor het beleid van de gemeente onder de klanten.

### 5.2 BEVINDINGEN

Wij constateren over de hulp bij het huishouden in de praktijk het volgende:

1. Een hoge mate van tevredenheid over de behandeling van aanvragen voor hulp bij het huishouden door het Wmo-loket.
2. Criteria voor het verkrijgen van extra uren hulp (maatwerkmodules) zijn bij de klanten niet bekend.
3. Er is veel onvrede bij bestaande klanten over het verloop van de herindicaties (geen huisbezoek, niet geluisterd, geen maatwerk). Gesprekken werden meer ervaren als mededeling. Ervaringen van nieuwe klanten met indicatiegesprekken zijn positiever.
4. De meeste klanten (82%) zijn tevreden over de voorziening in het algemeen.
5. Iets meer dan de helft van de klanten (55%) is ontevreden over het aantal uren hulp bij het huishouden op dit moment.
6. De kwaliteit van de hulp is doorgaans goed, maar bij een deel van de klanten voor verbetering vatbaar.
7. Neveneffecten van het beleid uiteten zich in de toegenomen werkdruk voor de hulp bij het huishouden, en in de toegenomen kosten voor klanten en een afnemende gezondheid (welzijn) van sommige klanten.

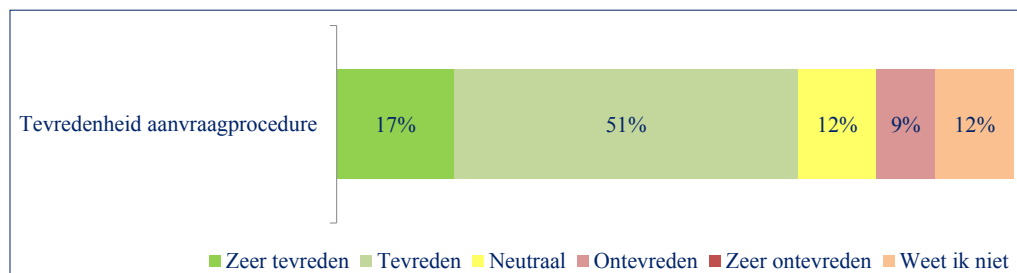
8. Ideeën van klanten om de zelfredzaamheid te vergroten of om de hulp bij het huishouden goedkoper en/of beter te maken, zijn vooral gericht op verbetering van de voorziening.
9. Het draagvlak voor het gemeentelijk beleid onder klanten is beperkt.

### 5.3 TOELICHTING OP DE BEVINDINGEN

#### 5.3.1 Mate van tevredenheid behandeling aanvragen HbH

*De aanvraagprocedure is laagdrempelig ingericht en de doorlooptijd is vaak kort.* Bijna zeven op de tien klanten die in het afgelopen jaar<sup>80</sup> hulp bij het huishouden hebben aangevraagd zijn (zeer) tevreden over de aanvraagprocedure in het algemeen (zie figuur 5.1).<sup>81</sup>

**Figuur 5.1** Tevredenheid over de aanvraagprocedure in het algemeen (n = 69)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

In de meeste gevallen is de aanvraag telefonisch met het Wmo-loket afgehandeld. De nieuwe<sup>82</sup> klanten zijn vooral positief over de snelheid waarmee de hulp geregeld wordt en over het prettige gesprek dat zij hebben gevoerd met de consulent. Zij voelen zich serieus genomen en vinden het duidelijk wat de mogelijkheden zijn. Enkele klanten vinden het wel vreemd dat de Wmo-consulent niet thuis kwam om de situatie goed te kunnen beoordelen.

Aan de zes respondenten die in de telefonische enquête ontevreden waren over de aanvraagprocedure, is gevraagd waarom dat zo is. Drie van hen zijn van mening dat er in de aanvraagprocedure te weinig is gekeken naar de persoonlijke situatie. Twee respondenten vonden de aanvraagprocedure te lang, de overige redenen lopen sterk uiteen en hebben vooral betrekking op de persoonlijke omstandigheden.

<sup>80</sup> Alleen de klanten die vanaf 2015 hulp bij het huishouden hebben ontvangen, hebben de vragen over de aanvraagprocedure in de telefonische enquête beantwoord, dit aantal is 69.

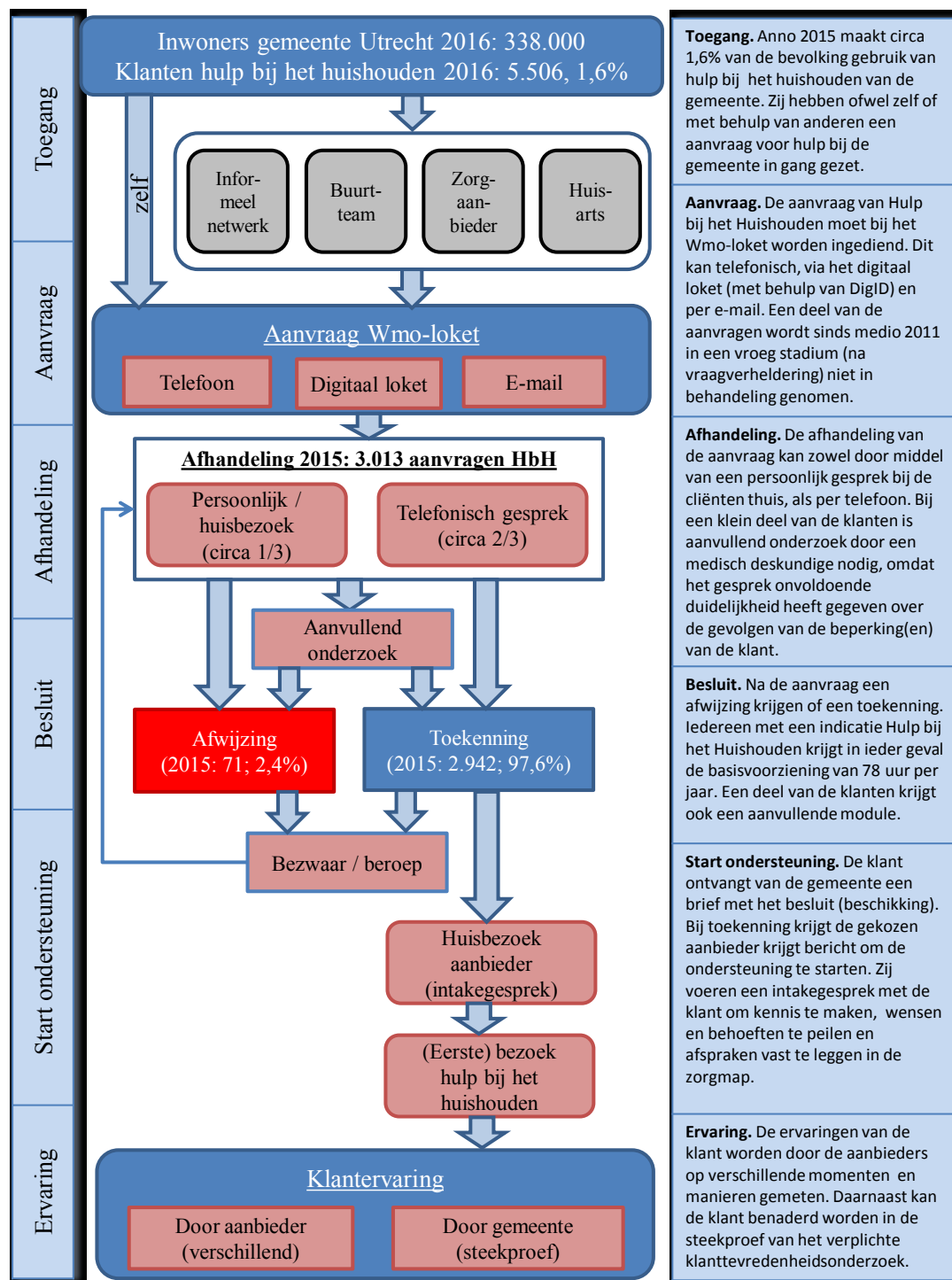
<sup>81</sup> Tot 2015 werd jaarlijks door de afdeling Onderzoek van de gemeente Utrecht in opdracht van Werk & Inkomen onderzoek uitgevoerd onder Wmo-gebruikers in de gemeente. In 2013 en 2014 was 80% van de aanvragers van een Wmo-voorziening (zeer) tevreden over de aanvraagprocedure. Het betrof hier niet alleen aanvragen voor HbH maar ook voor hulpmiddelen, woningaanpassing, etc.

<sup>82</sup> Wanneer gesproken wordt van nieuwe klanten dan gaat het om personen die dit jaar of vorig jaar (2015) voor het eerst hulp bij het huishouden hebben gekregen. Bestaande klanten hadden ook daarvoor (2014 en eerder) al hulp bij het huishouden van de gemeente.

## Beschrijving aanvraagproces

Het aanvraagproces is schematisch weergegeven in figuur 5.2.

**Figuur 5.2** Schematische weergave aanvraagproces



Voor de beoordeling van aanvragen is het gesprek tussen de klant en de Wmo-consulent van de gemeente belangrijk. Uit de gesprekken met de Wmo-consulenten blijkt dat op dit moment ongeveer twee derde van de aanvragen door middel van een telefonisch indicatiegesprek wordt afgehandeld, bij circa een derde van de aanvragen vindt een huisbezoek plaats. Er is een aantal groepen aanvragers waar een huisbezoek standaard is. Ten aanzien van aanvragen hulp bij het huishouden gaat het om mensen van 80 jaar en ouder, HbH2-klanten en/of mensen met een progressieve aandoening (bijvoorbeeld MS, ALS of een andere spierziekte). Anders dan ten tijde van de herindicaties, voeren sinds eind 2015 de Wmo-consulenten zelf deze huisbezoeken uit. Wanneer de aanvrager aangeeft niet de beschikking te hebben over internet, bestaat de mogelijkheid om vooraf schriftelijke informatie toe te sturen. In de praktijk komt dit echter zelden voor, omdat de aanvrager er in veel gevallen niet naar vraagt. Zie voor de verdere uitwerking van de informatievoorziening aan klanten hoofdstuk 4.

De Wmo-consulenten bereiden de indicatiegesprekken voor met behulp van de bij de aanvraag meegeleverde informatie (de vraag/ behoefte van de klant, lichamelijke of psychische beperkingen, en de problemen die dit oplevert), gegevens over de woonsituatie vanuit de Basisregistratie Personen (BRP), en de historie van de klant in de contacten met de gemeente Utrecht (eerdere gesprekken, andere voorzieningen e.d.). Aan de klanten wordt een brief gestuurd met daarin de bevestiging van de melding in het kader van de Wmo en de afspraak voor het gesprek met de Wmo-consulent. In de brief worden ook de mogelijkheden tot het indienen van een persoonlijk plan<sup>83</sup> en het gebruikmaken van cliëntondersteuning (via het buurtteam) genoemd. Uit de gesprekken met klanten en enkele bijgewoonde huisbezoeken blijkt dat klanten in de meeste gevallen het gesprek inhoudelijk niet voorbereiden, een persoonlijk plan wordt maar zelden ingediend.

In het indicatiegesprek wordt aandacht besteed aan de volgende onderwerpen:

- ◆ Eerder toegekende Wmo-voorzieningen;
- ◆ Voorwaarden die eerder aan voorzieningen zijn verbonden;
- ◆ De medische situatie van de aanvrager en de mate waarin de klant zelfstandig functioneert<sup>84</sup>;
- ◆ Medische zorg die al wordt ontvangen (specialisten, therapeuten, lengte/gewicht, medicatie).

In de gesprekken is daarnaast ruimte om bijvoorbeeld de invulling van het dagelijks leven en de behoefte aan andere vormen van ondersteuning uit te vragen.

---

<sup>83</sup> Zie Wmo 2015 (2.3.2 lid 2). Voordat het onderzoek van start gaat, kan de cliënt het college een persoonlijk plan overhandigen waarin hij de omstandigheden (...) beschrijft en aangeeft welke maatschappelijke ondersteuning naar zijn mening het meest is aangewezen. Het college brengt de cliënt van deze mogelijkheid op de hoogte en stelt hem gedurende zeven dagen na de melding (...) in de gelegenheid het plan te overhandigen.

<sup>84</sup> Aspecten in het Wmo-onderzoeksverslag zijn: verplaatsen buitenshuis (korte, middellange en lange afstanden), verplaatsen binnenshuis, traplopen, transfers, arm en handfunctie, incontinentie, geheugen, evenwicht, visus/gehoor, en anders.

Na afloop van het gesprek wordt de aanvraag uitgewerkt en krijgt de klant een brief met daarin het besluit dat is genomen. Sinds november 2015 stuurt het Wmo-loket ook een gespreksverslag mee<sup>85</sup>.

Bij personen die een aanvraag indienen voor een Persoonsgebonden Budget (PGB) wordt gevraagd om binnen 2 weken een PGB-plan in te dienen, waarvoor het in te vullen formulier wordt meegestuurd. Pas nadat dit PGB-plan is ontvangen en beoordeeld door een Wmo-consulent, kan het PGB definitief worden toegekend. Sinds de financiële afhandeling van het PGB via de Sociale Verzekeringsbank (SVB) plaatsvindt, wordt daar gecontroleerd op de besteding van de gelden. Voor de gemeente betekent dit dat de gronden om een aanvraag voor een PGB af te wijzen beperkt zijn. Uit de telefonische enquêtes blijkt dat klanten vooral voor een PGB kiezen, omdat zij zelf de eigen zorg willen organiseren of omdat zij geen vreemde in huis willen.

Het merendeel van de klanten ontvangt zorg in natura (ZIN). Bij het besluit tot toekenning van HbH ZIN wordt aan de gekozen professionele aanbieder de opdracht verstrekt om de hulp bij het huishouden te gaan leveren. De klant mag zelf een aanbieder voor de levering kiezen, maar uit de gesprekken met klanten en de bijgewoonde huisbezoeken blijkt dat zij in veel gevallen geen idee hebben voor wie zij zouden moeten kiezen en waarom. In de meeste gevallen geeft de Wmo-consulent vervolgens een advies of reikt een aantal namen van passende<sup>86</sup> aanbieders aan. De aanbieder neemt contact op met de klant voor een intake gesprek, waarmee de aanvraagprocedure wordt afgerond.

Uit de gesprekken met Wmo-consulenten en de verdiepende gesprekken met klanten blijkt dat de doorlooptijd van de aanvraag vaak kort is. Wanneer mensen vandaag contact opnemen, vindt vaak binnen een week het indicatiegesprek plaats en 1 á 2 dagen daarna ligt de zorgopdracht bij de aanbieder die dan het leveren van de hulp bij het huishouden kan inroosteren. Er zijn enkele maanden in het jaar dat een indicatiegesprek iets langer op zich laat wachten, omdat er in die periode bijvoorbeeld veel gesprekken gevoerd moeten worden. Daarnaast kan het nodig zijn om aanvullend onderzoek te (laten) doen, wat voor een langere doorlooptijd zorgt.

#### *Klanten weten het Wmo-loket goed te vinden*

Uit de telefonische enquête blijkt dat een groot deel van de aanvragers snel wist waar en hoe hulp bij het huishouden kon worden aangevraagd. Een groot deel (42%) ervaarde geen enkel probleem en nog eens 30% wist het redelijk snel te vinden. Onder de aanvragers die aangeven dat zij het lastig vonden, bevinden zich autochtonen en

---

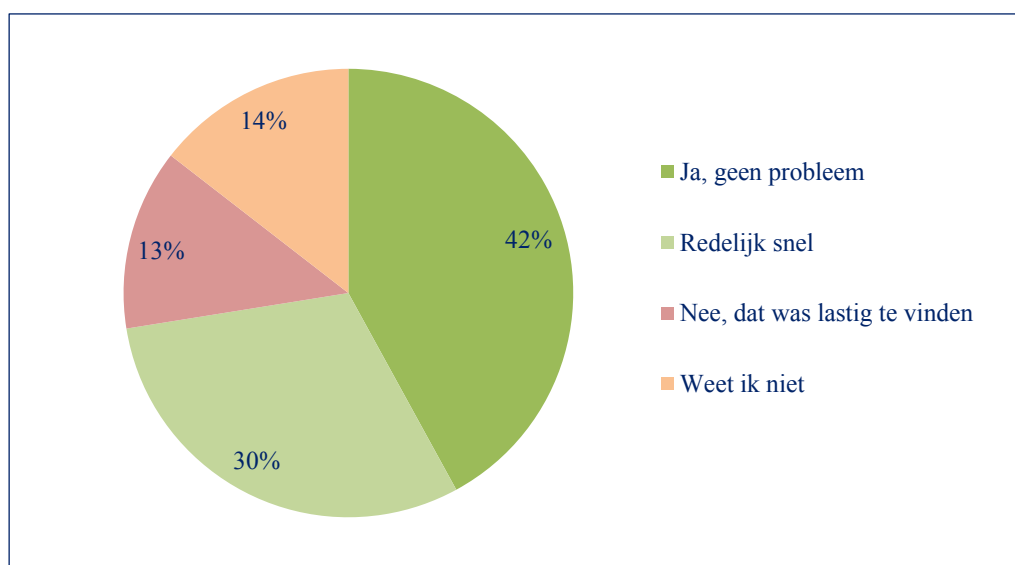
<sup>85</sup> Sinds de invoering van de Wmo 2015 is het gespreksverslag een wettelijke verplichting. De gemeente Utrecht heeft even tijd nodig gehad om het format te ontwikkelen, sinds november 2015 is er een vaststaande opzet van het gespreksverslag.

<sup>86</sup> Passend bij de persoonlijke situatie zoals de etniciteit van de klant. Hierbij wordt bijvoorbeeld aan de klanten met een buitenlandse achtergrond een aantal aanbieders genoemd die ook hulpen aanbieden die hun moedertaal spreken.

allochtonen, jongeren en ouderen, lager en hoger opgeleiden, alleenstaanden en samenwonenden, en personen met lagere en hogere inkomens.

Ook uit de verdiepende gesprekken komt het beeld naar voren dat de klanten de toegang tot het aanvraagproces snel hadden gevonden. Van de nieuwe klanten blijkt een groot deel van de aanvragen via doorverwijzing van de huisarts, het buurtteam of verzorgingshuizen tot stand komen. In een aantal situaties zijn aanvragers ook verder ondersteund door naaste familie of hebben zij nog aanvullende informatie ingewonnen bij derden, waarbij het dan vooral om de eigen arts of een zorgaanbieder gaat.

**Figuur 5.3** Wist u snel waar en hoe u hulp bij het huishouden kon aanvragen? (n = 69)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

### 5.3.2 Bekendheid met criteria voor extra uren hulp (maatwerkmodules)

Uit de verdiepende gesprekken met klanten en de bijgewoonde huisbezoeken blijkt dat de criteria voor de aanvullende maatwerkmodules bij de klanten niet bekend zijn. Klanten weten niet op welke aspecten er in het gesprek zal worden ingegaan en wanneer zij eventueel extra uren hulp toegewezen zouden kunnen krijgen. Klanten laten het gesprek over zich heen komen en het gesprek resulteert in veel gevallen in de toekenning van de basisvoorziening van 78 uur.

### 5.3.3 Ervaringen met (her)indicatiegesprekken

In de huidige situatie worden alle (her)indicatiegesprekken uitgevoerd door Wmo-consulenten van de gemeente. Ten tijde van de herindicaties was dit anders: de telefonische herindicaties zijn afgehandeld door de Wmo-consulenten van de gemeente, de huisbezoeken waren uitbesteed aan een extern bureau. Bij de verdiepende gesprekken met de klanten is het verloop van de (her)indicatie met hen besproken, waarbij er geen onderscheid kan worden gemaakt naar de ervaringen

tussen de gesprekken die hebben plaatsgevonden met de consultant van gemeente of die met een persoon van het externe bureau. Wel komt er een duidelijk onderscheid naar voren tussen de ervaringen van bestaande en de nieuwe klanten met de (her)indicatiegesprekken.

De ervaringen met de herindicatiegesprekken van de bestaande klanten zijn negatiever dan die van nieuwe klanten. Veel bestaande klanten zijn van mening dat het geen indicatiegesprek was, maar een mededeling. De uitkomst van het gesprek stond in hun beleving al op voorhand vast en de inhoudelijke argumenten waarom zij extra uren nodig dachten te hebben, werden volgens deze klanten niet serieus genomen. Enkele klanten geven aan dat het inhoudelijk nog wel een goed gesprek was, maar dat dan later bleek dat de inhoud helemaal geen rol speelde bij de toekenning van het aantal uren. De persoonlijke situatie van de klant werd volgens deze klanten niet goed in beeld gebracht. Zij vinden dat er onzorgvuldige beslissingen genomen zijn en dat er geen maatwerk is geleverd. Uiteindelijk heeft dit bij klanten geresulteerd in boosheid en verdriet, en bezwaarschriften tegen de beschikking van de gemeente. Sommige klanten zeggen hierdoor het vertrouwen in de overheid te zijn verloren.

De doelgroep HbH bestaat uit mensen op hoge leeftijd. De gezondheid en vitaliteit kan in korte tijd flink verslechteren. Een herbeoordeling van de situatie is dan verstandig. Bij de herindicaties in 2015 naar aanleiding van de bezuinigingen op de HbH is bij een groot deel van de klanten (78%) geen heronderzoek gedaan in de vorm van een huisbezoek. Zoals eerder aangegeven zijn 660 klanten herbeoordeeld op basis van dossieronderzoek en 3.600 op basis van een telefoongesprek. Dit leidde voor sommige klanten tot een mismatch van de urenindicatie en de persoonlijke situatie met grote nadelige gevolgen voor de leefbaarheid, zo blijkt uit ons onderzoek. Ter illustratie een citaat: *“Het zure is dat vooral het laatste jaar beide ouders veel minder vitaal zijn en vaker ziek zijn. Dit valt nu precies samen met de bezuiniging op het aantal uren hulp bij het huishouden, ze zouden eigenlijk misschien wel meer uren nodig hebben dan in het verleden”*.

#### 5.3.4 Mate van tevredenheid over HbH in het algemeen

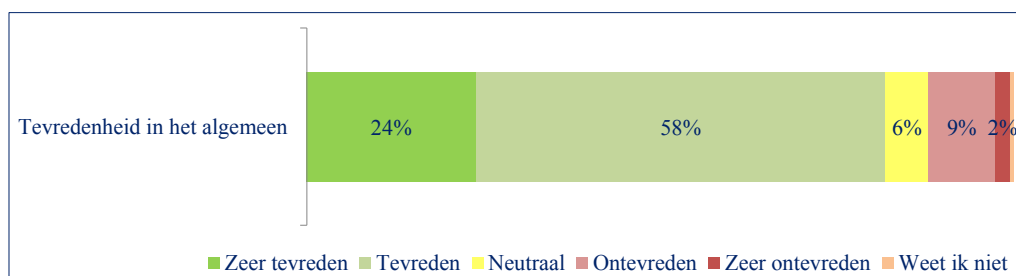
Bijna 82% van de respondenten zegt in het algemeen (zeer) tevreden te zijn over de hulp bij het huishouden die zij via de gemeente krijgen. Deze uitkomst komt overeen met eerder door de gemeente uitgevoerd onderzoek.<sup>87</sup> Vooral de oudere klanten blijken vaker tevreden. In het recent door de gemeente uitgevoerde cliëntervaringsonderzoek Wmo<sup>88</sup> is geen onderscheid aangebracht naar de verschillende voorzieningen, waardoor vergelijking niet mogelijk is.

---

<sup>87</sup> Deze vraag was in het verleden ook opgenomen in het klanttevredenheidsonderzoek Wmo en daaruit bleek een tevredenheid van ruim 84% in 2013 en ruim 83% in 2014.

<sup>88</sup> Labyrinth Onderzoek & Advies en Verwey-Jonker Instituut (maart 2016), *Cliëntervaringsonderzoek Wmo & Jeugd Utrecht 2015/2016*.

**Figuur 5.4** Tevredenheid over de hulp bij het huishouden in het algemeen (n = 476)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

De drie belangrijkste redenen waarom klanten aangeven in het algemeen (zeer) ontevreden te zijn over de hulp bij het huishouden die zij van de gemeente krijgen, zijn:

- ◆ ik heb te weinig hulp (47% van de ontevreden klanten);
- ◆ de hulp doet haar werk niet goed (31%);
- ◆ ik krijg te veel wisselende hulpen (26%).

De mate van tevredenheid over het aantal uren hulp bij het huishouden en de kwaliteit van de hulp komen ook afzonderlijk in de enquêteresultaten nog naar voren.

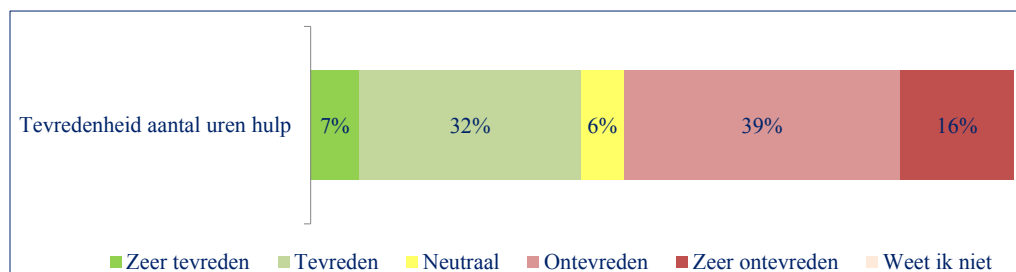
In de verdiepende gesprekken is ingegaan op de wisselingen van hulpen. Daaruit blijkt dat verschillende klanten vaak met wisselingen van hulpen zijn geconfronteerd. Genoemde oorzaken zijn aflopende contracten van de hulpen, faillissementen en overnames van aanbieders en de inzet van tijdelijke medewerkers. Wisseling van hulp wordt vooral vervelend gevonden, omdat het betekent dat je weer een ander persoon in huis krijgt en je daar weer een vertrouwensband mee moet opbouwen. Daarnaast leidt het volgens de klanten ook direct tot minder schoonmaakwerk in de beschikbare tijd, omdat ze telkens uit moeten leggen wat er moet gebeuren en waar alles staat. Een nieuwe hulp moet zich eerst het huis en de wensen van de klant goed eigen maken.

### 5.3.5 *Mate van tevredenheid over het aantal uren hulp HbH*

Naast de algemene tevredenheid is de klanten om een oordeel gevraagd over het aantal uren hulp bij het huishouden dat zij op dit moment krijgen. Figuur 5.5 laat zien dat een meerderheid van de respondenten (55%) hier (zeer) ontevreden over is. Klanten die al vóór 1 januari 2015 hulp bij het huishouden van de gemeente kregen, blijken vaker ontevreden dan nieuwe klanten (respectievelijk 58% en 39% is ontevreden). Daarnaast is de ontevredenheid onder de respondenten met een PGB groter dan onder de respondenten met zorg in natura. De ontevredenheid is het grootst (70%) bij de groep respondenten die sinds 2015 te maken hebben gekregen met een vermindering van hun uren hulp. Van de klanten die evenveel uren ontvangen is ruim 23% (zeer) ontevreden. Qua leeftijd is een opvallend onderscheid aanwezig tussen de respondenten tot en met 65 jaar en de respondenten van 66 jaar en ouder. Van de jongere leeftijdscategorie is 74% van de respondenten ontevreden, van de oudere categorie is dat 51%. In een vergelijkbaar onderzoek onder klanten met hulp bij het huishouden in Roosendaal geeft bijna twee derde van de respondenten aan dat het aantal toegewezen

uren voldoende is om het huis schoon te houden<sup>89</sup>. Het gemiddeld aantal uren hulp voor klanten met hulp bij het huishouden (niveau 1) en PGB (niveau 1) ligt in Roosendaal op respectievelijk 2,7 en 3,6 uur per week. In Utrecht is het gemiddeld aantal uur dat klanten in de steekproef ontvangen met 1,8 aanzienlijk lager.

**Figuur 5.5** Tevredenheid over het aantal uren hulp bij het huishouden op dit moment (n = 476)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

In vrijwel alle situaties waar respondenten te maken kregen met een verandering in het aantal uren hulp bij het huishouden was dat door herindicatie of bezuinigingen door de gemeente. Bij minder dan 5% speelde een verandering in de persoonlijke situatie van de klant een rol.

Ook uit de verdiepende gesprekken blijkt dat de ontevredenheid vooral voortkomt uit het onvoldoende rekening houden met de persoonlijke situatie van de klant. Veel respondenten vinden dat er te weinig naar hen is geluisterd en dat de verandering in uren al direct vaststond, en dat het maatwerk daarmee ontbreekt. Veel klanten geven aan dat hun gezondheid (steeds) verder achteruit gaat, ze ouder en minder mobiel worden, en tegelijkertijd dat dit niet leidt tot extra uren hulp bij het huishouden. Daarnaast missen zij aandacht voor de omvang en indeling van de woning bij de indicatiestelling, terwijl dat volgens de klanten wel invloed heeft op het benodigde schoonmaakwerk.

Als de huidige uren onvoldoende blijken om het huis schoon en leefbaar te houden is aan de klanten gevraagd hoeveel uren zij zelf minimaal nodig achten. Hieruit komt het oude aantal uren, van vóór de bezuinigingen, duidelijk naar voren. Klanten geven daarbij aan dat deze uren destijds niet voor niets waren geïndiceerd. In de meeste situaties komt het minimaal benodigd aantal uren op 3 uur per week. Een aantal klanten compenseert op dit moment de vermindering van uren nog met het bijkopen van extra uren met de huishoudelijke hulp toelage, omdat dit financieel nog net mogelijk is. Zij maken zich tegelijkertijd wel zorgen over de toekomst als deze regeling vervalt. Anderen kunnende extra uren niet bekostigen. Een deel van de respondenten wijst in het kader van de uren ook op de kwaliteit van de hulp; de ene hulp bereikt meer in de beschikbare uren dan de ander, dit aspect komt later nog aan de orde.

<sup>89</sup> Gemeente Roosendaal (november 2015). Klanttevredenheidsonderzoek Hulp bij het huishouden.

*Aanbieders: uren in veel gevallen toereikend*

Uit de gesprekken met de aanbieders blijkt dat zij vinden dat het aantal uren in de basisvoorziening (78 uur) in de meeste gevallen toereikend is voor het realiseren van de takenlijst van de gemeente Utrecht. Zij benadrukken wel dat de hulp bij het huishouden dan goede afspraken met de klant moet maken over de taken die nog wel en welke niet meer worden uitgevoerd. Aanbieders zien dat de werkdruk onder de hulpen is toegenomen. Ook is meer de nadruk komen te liggen op het schoonmaakwerk, voor sociaal contact met de klant is vrijwel geen tijd meer in de basisvoorziening. Bij een deel van de klanten lukt het echter niet met de basisvoorziening, bijvoorbeeld als sprake is van zware lichamelijke of psychische beperkingen, medische noodzaak voor een schoner huis en/of een grotere woning. Wanneer het niet lukt om met de geïndiceerde uren een voldoende resultaat te boeken, zien de aanbieders een taak voor de hulp bij het huishouden om dit te signaleren en te melden, en vervolgens in samenspraak met (het netwerk van) de klant en de gemeente naar een passende oplossing te zoeken.

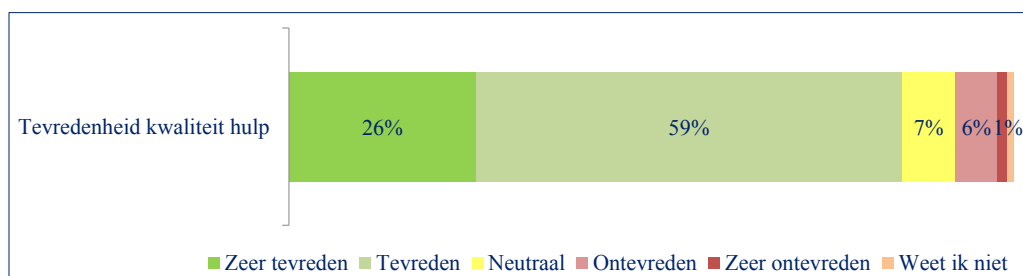
*Medewerkers: werk verzakelijkt en meer uren nodig voor een goed resultaat*

Uit de groeps gesprekken die de rekenkamer met een aantal medewerkers (hulpen bij het huishouden) voerde, komt duidelijk naar voren dat zij een hogere werkdruk ervaren en zien dat er taken blijven liggen. Zij en hun klanten missen het sociale contact, omdat er in de basisvoorziening echt alleen tijd besteed wordt aan het noodzakelijke schoonmaakwerk. Het werk is een hiermee een stuk zakelijker geworden en vaak is het werk (net) niet af. Er zijn volgens de medewerkers meer uren per klant nodig om een goed resultaat te realiseren en prettig te kunnen werken. Medewerkers staan in het algemeen positief tegenover de takenlijst van de gemeente, omdat deze helpt als leidraad bij het schoonmaken en op papier staat vastgelegd wat minimaal gedaan moet worden en hoe vaak. Het helpt om heldere afspraken te maken met de klant.

### 5.3.6 *Kwaliteit van de hulp*

Bijna 85% van de respondenten in de telefonische enquête is (zeer) tevreden over de kwaliteit van de hulp bij het huishouden (zie figuur 5.6). De tevredenheid onder autochtone respondenten is hoger dan onder allochtone respondenten, respectievelijk 86% en 78%. Ook uit de verdiepende gesprekken en de interviews met aanbieders komt het beeld naar voren dat de allochtone klanten kritischer zijn op de kwaliteit van de hulp. Allochtone klanten verwachten daarnaast relatief vaak dat het resultaat dat voorheen met meer uren werd bereikt, ook met minder uren nog altijd gerealiseerd wordt. Het percentage klanten dat (zeer) tevreden is over de kwaliteit van de werkzaamheden is in Utrecht vergelijkbaar met Roosendaal (86%).

**Figuur 5.6** Tevredenheid over de kwaliteit van de hulp bij het huishouden (n = 476)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

Uit de verdiepende gesprekken blijkt dat de klanten de hulp vooral waarderen op inzet, kwaliteit van het geleverde werk, klantvriendelijkheid en de bereidheid om een stapje extra te zetten als de beschikbare tijd te weinig blijkt. Als de hulp zoveel mogelijk probeert te doen, daarbij de wensen van de klant meeneemt en zo nu dan een extra taak uitvoert, zijn de klanten (zeer) tevreden. Dit benadrukt het belang van een vaste hulp voor de tevredenheid over en het prettige contact met de hulp.

Een groot deel van de respondenten die ontevreden zijn over de kwaliteit van de hulp bij het huishouden vindt dat de hulp het werk niet goed doet. Ook uit de verdiepende gesprekken komt naar voren dat klanten zien dat het werk (te) snel wordt gedaan en daarnaast dat het niet aansluit bij de door hen gewenste manier van schoonmaken. Bij de kwaliteit speelt de wisseling van hulpen ook een rol. Wanneer er een andere hulp komt, moet die zich het huis en de wensen van de klant eigen maken, wat de kwaliteit van het werk niet ten goede komt. Daarnaast melden klanten dat invallers minder ervaren zijn en daardoor minder kwaliteit leveren en minder taken realiseren binnen de geïndiceerde uren. Een aantal klanten pleit voor coaching en opleiding voor beginnende schoonmaakhulpen. De indruk bestaat dat zij zomaar aan het werk worden gezet en dan nog veel basale uitvoeringszaken van de klanten moeten leren.

In de leveringsafspraken staan onder kwaliteit verschillende punten waar de bevindingen van dit onderzoek bij klanten afwijken van de gestelde voorwaarden. De belangrijkste afwijkingen zijn:

- ◆ Per klant werkt u (*de aanbieder, rekenkamer*) zoveel mogelijk met een vaste schoonmaakhulp of een vaste poel van schoonmaakhulpen (afpraak 24). Sommige klanten hadden meerdere maanden lang geen vaste hulp.
- ◆ Bij ziekte en vakantie zorgt u (*de aanbieder, rekenkamer*) voor vervanging indien de klant dit wenst. U laat de klant vooraf (telefonisch) weten wie komt schoonmaken (afpraak 26). Uit de verdiepende gesprekken blijkt dat klanten het nog altijd meemaken dat een hulp niet komt opdagen, dat vervanging niet mogelijk is (geen medewerker beschikbaar of niet in te plannen) of dat feestdagen niet op andere momenten kunnen worden gecompenseerd. Daarnaast weet een deel van de klanten niet dat ze een vervanger kunnen vragen.
- ◆ De vervangende medewerker is door u vóór aanvang van de werkzaamheden op de hoogte gesteld van de afspraken met de betreffende klant (afpraak 27) en de in te zetten medewerkers. Klanten ervaren een groot verschil in kwaliteit tussen de

vaste hulp en de vervangende hulp, wat er in verschillende gevallen toe heeft geleid dat de klant geen vervanger meer wenst.

- ◆ De door u in te zetten medewerkers zijn bekwaam in het uitvoeren van huishoudelijke verzorging (afpraak 29). Uit de ervaringen van klanten blijkt dat zij vervangende en nieuwe hulpen veel taken moeten leren en twijfels hebben bij de bekwaamheid van deze personen. Over de vaste medewerkers met, in de meeste gevallen, meer ervaring zijn de klanten meestal wel tevreden.

*Aanbieders: meten klanttevredenheid, maar leveren uitkomst niet aan bij de gemeente*

De gemeente Utrecht heeft in haar leveringsvoorwaarden<sup>90</sup> voor Hulp bij het huishouden opgenomen dat aanbieders eenmaal per jaar de klanttevredenheid van de dienstverlening onderzoeken en de gemeente op de hoogte stellen van de uitkomst ervan. Uit de gesprekken met de aanbieders blijkt dat zij de klanttevredenheidsmetingen op verschillende manieren inrichten. Vooral de grotere aanbieders voeren jaarlijks een onderzoek uit onder (een steekproef van) hun klanten. Ook voor de ISO-certificering zijn deze periodieke metingen een vereiste. Kanttekening is wel dat de meting niet altijd inzicht geeft in de hulp bij het huishouden in de gemeente Utrecht; deels vinden de metingen plaats op het totale dienstverleningspakket en deels ook op landelijk niveau.

Naast deze jaarlijkse metingen hebben alle aanbieders individuele tevredenheidsmetingen onder klanten. Er worden verschillende tijdstippen gehanteerd (2, 4, 6, 10 weken na de intake, na een half jaar, jaarlijks, en einde zorglevering), de uitkomsten worden opgenomen in de zorgmap van de betreffende klant. Geen van de aanbieders heeft in het afgelopen jaar de uitkomst van klanttevredenheidsmetingen over de hulp bij het huishouden aan de gemeente Utrecht geleverd. Er is ook niet door de gemeente naar de klanttevredenheidsmetingen gevraagd. Aan de contractafels is in het algemeen geïnformeerd naar de uitvoering van de dienstverlening en of er klachten en dergelijke van klanten binnenkwamen en daarnaast vraagt de gemeente om in de managementrapportages het aantal klachten per periode (indien van toepassing) te melden en hier een toelichting op te geven.

De toetsing van de contractueel vastgelegde afspraken met aanbieders door de gemeente is beperkt. De gemeente voert ieder kwartaal een contractafeloverleg (een groepsgesprek met aanbieders) en ontvangt per vier-wekelijkse CAK periode een tabel met kerncijfers (aantal klanten, geïndiceerde en geleverde uren, aantal klachten, etc.). Over de rechtmatigheid van de financiën leggen aanbieders jaarlijks verantwoording af. De gemeente vraagt in de jaarverantwoording over 2015 ook naar het opleidingsniveau van HbH2 medewerkers. Het contractmanagement door de gemeente bevat geen (kwaliteits-)audits of andere periodieke toetsing op de geleverde kwaliteit en het naleven van de contractafspraken. Dat is volgens afdeling Werk & Inkomen bij

---

<sup>90</sup> Bijlage 1 Leveringsafspraken (bij de raamovereenkomst voor het op afroep leveren van Hulp bij het huishouden), afspraak 39 (onder kwaliteit): “U onderzoekt eenmaal per jaar de klanttevredenheid van uw dienstverlening en stelt de gemeente op de hoogte van de uitkomst. Indien de gemeente hierom verzoekt kunt u de landelijke vereisten aan het klanttevredenheidsonderzoek in uw eigen klanttevredenheidsonderzoek integreren”.

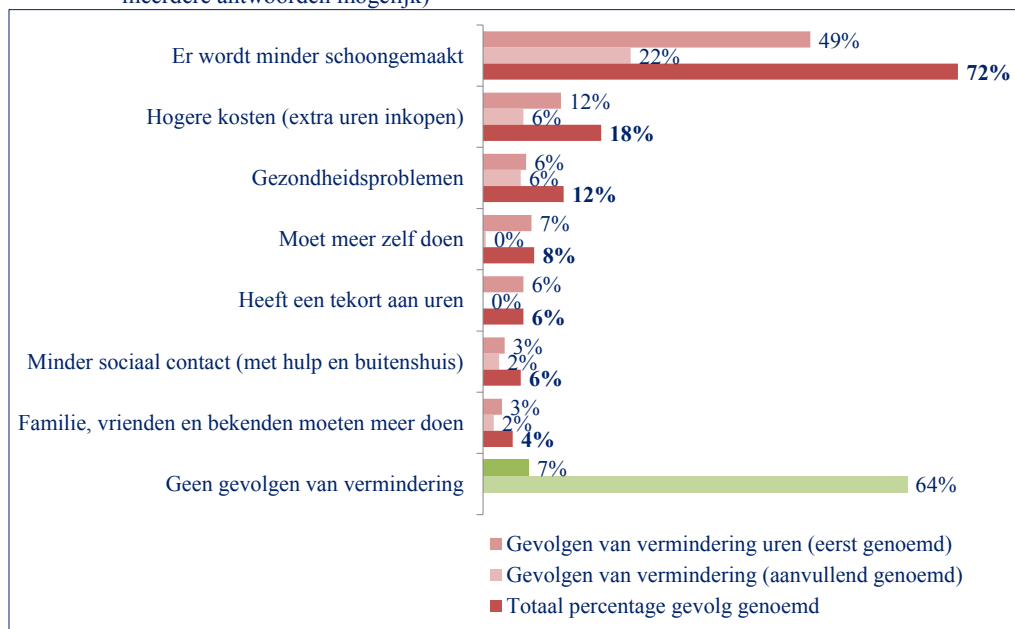
andere contractpartners van de gemeente (zoals reïntegratiebedrijven) wel onderdeel van het contractmanagement. Een gevolg van de door de gemeente gekozen lichtere vorm van contractmanagement (zonder kwaliteitsaudits of andere periodieke toetsing op de geleverde kwaliteit en het naleven van de contractafspraken) bij HbH/HHT is dat de gemeente beperkt zicht heeft op de prestaties en geleverde kwaliteit van de aanbieders van HbH en hoe deze door klanten wordt ervaren.

### 5.3.7 Neveneffecten van het beleid

Zowel uit de telefonische enquête onder klanten, als uit de interviews en groepsgesprekken met medewerkers blijkt dat de druk op de hulp bij het huishouden door het gevoerde beleid is toegenomen. Het werk is zakelijker geworden, tijd voor het sociale contact is er vrijwel niet meer. Zowel voor de hulp bij het huishouden als voor de klant is dat een gemis. Vooral de bestaande klanten die aan meer uren hulp bij het huishouden gewend waren, zijn genooddaakt hun verwachtingen van de hulp bij te stellen.

Respondenten in de telefonische enquête noemen vaak het blijven liggen van taken en het gebrek aan voldoende uren als belangrijke gevolgen van de vermindering van hulp bij het huishouden (zie figuur 5.7). Ook dat zij zelf meer moeten gaan doen, een groter beroep moeten doen op familie, vrienden en bekenden, en het verminderen van sociale

**Figuur 5.7** Wat betekent de vermindering van uren hulp bij het huishouden voor klanten (n = 243, meerdere antwoorden mogelijk)



In eerste instantie noemde 7% geen concrete gevolgen van de vermindering van uren (donkergroen). 64% noemde geen andere gevolgen in tweede instantie (lichtgroen).

Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

contacten worden genoemd. Het betreft dan directe gevolgen van de vermindering van schoonmaakuren. In de figuur zijn zowel de gevolgen die respondenten als eerste genoemd hebben weergegeven, als de gevolgen die zij in tweede of derde instantie hebben genoemd. Ter verduidelijking: op de vraag wat de vermindering van de uren hulp bij het huishouden heeft betekend, noemde 49% van de respondenten dat er minder wordt schoongemaakt. Op de vervolgvraag of de klanten nog andere nadelen hebben ondervonden van de vermindering van de uren hulp antwoordt 22% dat er minder wordt schoongemaakt. Bij elkaar is dit gevolg daarmee door bijna driekwart van de respondenten als gevolg genoemd.

Het belangrijkste indirecte effect, dat door 18% van de klanten genoemd is, is dat zij hogere kosten maken om de vermindering van het aantal uren hulp bij het huishouden van de gemeente te compenseren. Klanten die extra uren hulp inkopen zijn daarmee duurder uit dan in het verleden. Een tweede belangrijk indirect effect, dat door 12% van de respondenten wordt genoemd, maar vooral ook regelmatig bij de verdiepende gesprekken bij klanten thuis naar voren is gekomen, betreft de gezondheid van de klant. Doordat er minder wordt schoongemaakt en zij meer zelf moeten doen, ervaren klanten dat zij fysiek achteruitgaan en ook mentaal heeft het verminderen van de hulp bij het huishouden zijn weerslag op het welbevinden van sommige klanten.

“Ik doe nu zelf een beetje schoonmaakwerk in huis, maar omdat ik artrose heb en in een rolstoel rijd, kost me dat veel moeite en ben ik daarna doodmoe”

“Ik ben nog altijd erg verdrietig over het besluit om het aantal uren hulp bij het huishouden te verminderen. Ik doe nu meer zelf, al is het zwaar, maar de volgende dag moet ik dat bekopen met pijn in mijn botten”

“Waar mogelijk doe ik dingen op eigen kracht, maar deze is in de loop van de dag op. Ik kom dan aan het eind van mijn energie, maar ik houd nog een stukje dag over”

“Ik kan zelf echt niets doen. Het gedoe rondom hulp bij het huishouden irriteert me nog altijd, maakt me verdrietig en chagrijnig. Ik heb mijn normen bijgesteld om de situatie te kunnen accepteren, maar mijn leven heeft wel fors aan kwaliteit ingeboet”

Hulpen en klanten wijzen ook op de risico's als ouderen en mensen met beperkingen meer zelf gaan doen, zoals ongelukken en gezondheidsklachten op de langere termijn. Dit zou volgens hen op termijn tot hogere (maatschappelijke) zorgkosten kunnen gaan leiden.

### 5.3.8 Ideeën van klanten over HbH

Uit de verdiepende gesprekken met klanten thuis zijn verschillende ideeën gekomen om de zelfredzaamheid van klanten te vergroten, en de hulp bij het huishouden goedkoper en/of beter te maken. Alle klanten is deze vraag gesteld, waarbij slechts 2 klanten een idee hadden ten aanzien van de zelfredzaamheid, 4 klanten ideeën hadden

om het goedkoper te organiseren, en 29 klanten een idee lanceerden om de hulp bij het huishouden mogelijk te verbeteren.

#### Zelfredzaamheid:

1	<p><i>Zorg voor een betere aansluiting tussen formele en informele zorg.</i></p> <p>Naast het schoonmaken kunnen taken als boodschappen doen, sociale contacten en activiteiten buitenshuis worden ingevuld door de informele zorg. Aanbieders en de hulp bij het huishouden kunnen de verbinding leggen met het buurtteam en vrijwilligersorganisaties. Laat ook de zorgverzekeraars meedenken met de gemeente.</p>
---	--

#### Goedkoper maken hulp bij het huishouden:

2	<p><i>Combineer taken in de persoonlijke verzorging en de hulp bij het huishouden (integrale benadering van de klant).</i></p> <p>Klanten hebben te maken met verschillende hulpverleners aan huis. Bij een klant komen bijvoorbeeld zowel een wijkverpleegkundige, een fysiotherapeut en een hulp bij het huishouden over de vloer. In veel gevallen zijn zij van verschillende organisaties. Wanneer taken bij een organisatie en mogelijk zelfs bij een hulpverlener kunnen worden gecombineerd, zorgt dit voor de klant meer overzicht en voor de aanbieders voor een efficiëntere bedrijfsvoering.</p>
3	<p><i>Meer inzetten op preventie en vroegsignalering.</i></p> <p>Organiseer activiteiten voor ouderen in een bepaalde wijk waarmee tegelijkertijd de behoefte aan ondersteuning inzichtelijk wordt. Wanneer het bijvoorbeeld ook een activiteit is waar mensen meer mee gaan bewegen, dan heeft dit ook een positieve uitwerking op de gezondheid.</p>
4	<p><i>Meer wijkgericht gaan werken.</i></p> <p>Nu rijden de hulpen bij het huishouden soms grote afstanden tussen klanten. Wanneer er meer wijkgericht gewerkt gaat worden, kunnen reisafstanden en –tijden worden teruggebracht.</p>

#### Verbetering hulp bij het huishouden:

5	<p><i>Verbeter de indicatiestelling: voer keukentafelgesprekken bij de klant thuis en lever meer maatwerk.</i></p> <p>Om een goed beeld te krijgen van de persoonlijke situatie bij de klanten moeten keukentafelgesprekken gevoerd worden. Het is daarbij wel van belang dat naar aanleiding van het gesprek ook maatwerk geleverd kan worden. Wanneer een keukentafelgesprek altijd resulteert in het aanbieden van de basisvoorziening, schiet het zijn doel voorbij.</p>
6	<p><i>Uitbreiden van de taken in de basisvoorziening</i></p> <p>Op de takenlijst van de gemeente bestaat weliswaar de mogelijkheid om ‘overige werkzaamheden ter keuze van de klant’ overeen te komen, maar het zou beter zijn om de lijst uit te breiden met enkele specifieke taken. Suggesties zijn: ramen zemen buiten en het balkon schoonmaken.</p>

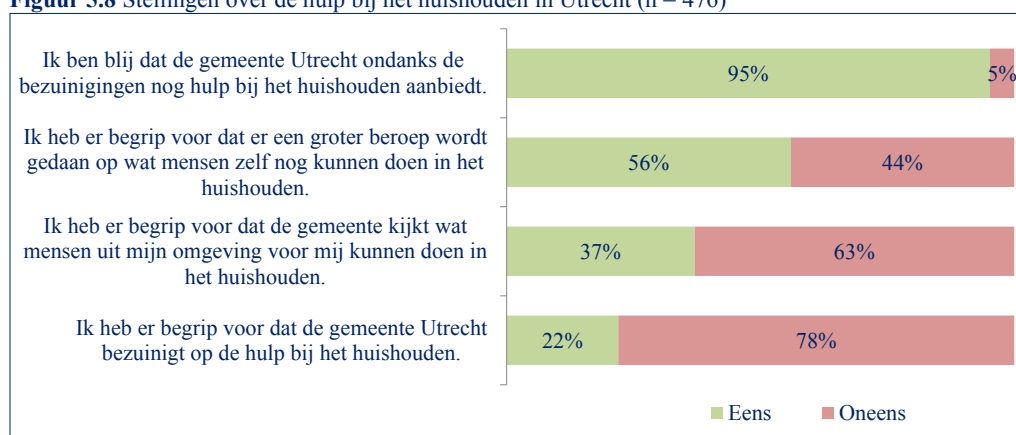
7	<p><i>Vergroten contactmomenten tijdens de levering: informerend en evaluerend.</i></p> <p>Het contact tussen de gemeente en de klant kan verbeterd worden. Hierbij valt te denken aan het regelmatig over en weer informeren; de gemeente over ontwikkelingen die plaatsvinden, de klant over de veranderingen in de persoonlijke situatie en de ervaringen met hulp bij het huishouden. Dit kan tegelijkertijd dienen als individueel klanttevredenheidsonderzoek, zonder inmenging van de hulp bij het huishouden of de aanbieder.</p>
8	<p><i>Ruimte bieden aan noodzakelijke doorstroming naar verzorgingshuizen.</i></p> <p>Klanten steunen in het algemeen de gedachte om zo lang mogelijk zelfstandig te blijven wonen, velen willen niet liever. Het is wel van belang dat als de behoefte er is om te verhuizen naar een kleiner huis of huis met meer zorgvoorzieningen dat hiervoor aanbod beschikbaar is. Veel verzorgingshuizen zijn de afgelopen jaren gesloten, om door te stromen is een zwaar zorgpakket noodzakelijk, dit maakt de drempel in sommige gevallen te hoog.</p>
9	<p><i>Verbeteren van de kwaliteit van de medewerkers.</i></p> <p>Er bestaan grote niveauverschillen tussen de hulpen bij het huishouden. Er moet gezorgd worden voor bekwame medewerkers, vooral ook omdat het aantal beschikbare uren beperkt is. De inzet van medewerkers die goed kunnen schoonmaken is van groot belang.</p>
10	<p><i>Ontwikkel meer empathie, inleving in de doelgroep.</i></p> <p>Het is van groot belang dat de gemeente voordat zij besluiten neemt, op de hoogte is van de kenmerken van de doelgroep. Empathie en een luisterend oor zijn van grote waarde, de gemeente moet weten waar ze over praat en zich bezinnen op de doorgevoerde bezuinigingen op zieken en ouderen die ondersteuning nodig hebben.</p>
11	<p><i>Aanpassen van de normtijden die nu gehanteerd worden.</i></p> <p>De normtijden die nu gehanteerd worden voor de huishoudelijke taken zijn niet realistisch. Daardoor ontstaat het beeld dat er in 1,5 uur veel gedaan kan worden, maar in de praktijk is dit niet haalbaar. Realistische normen zijn onmisbaar.</p>
12	<p><i>Verbeter de informatievoorziening aan de klanten.</i></p> <p>Veel klanten missen informatie over de precieze achtergrond van de gemaakte keuzes, ontwikkelingen die plaatsvinden, hoe het nu precies staat met de huishoudelijke hulp toelage en de toekomst ervan, hoe het precies zit met PGB's en de wijzigingen die plaatsvinden in de eigen bijdrage.</p>
13	<p><i>Houd rekening met de financieel moeilijke positie van de klanten.</i></p> <p>Een groot deel van de klanten heeft een laag inkomen, hier moet rekening mee worden gehouden. Let ook op de stapeling van eigen bijdragen die voor huishoudens kunnen optreden. De mensen met lage inkomens moeten beter ondersteund worden door de gemeente.</p>
14	<p><i>Zorg voor een vaste contactpersoon voor de klanten bij het Wmo-loket.</i></p>

### 5.3.9 Mate van draagvlak voor het gemeentelijke beleid

De rekenkamer heeft in de telefonische enquête enkele stellingen rondom het gemeentelijk beleid voorgelegd. Bijna alle respondenten (95%) zijn blij dat de

gemeente Utrecht ondanks de bezuinigingen nog hulp bij het huishouden aanbiedt. Iets meer dan de helft heeft er ook begrip voor dat er een groter beroep wordt gedaan op wat zij zelf nog kunnen doen in het huishouden. Vooral onder nieuwe klanten (74%), bij mannen (71%) en onder autochtonen (58%) is hiervoor meer begrip aanwezig. Voor het betrekken van de omgeving is minder begrip (37%), ook hier zijn de mannen begripvoller (46%) dan gemiddeld en de respondenten die evenveel uren hebben als in 2014 zijn begripvoller (47%) dan de klanten die te maken krijgen met vermindering van uren (32%). Uit de verdiepende gesprekken met klanten blijkt dat zij er vaak moeite mee hebben om hulp van familie, vrienden en burens te vragen. In paragraaf 6.4.2 gaan we hier verder op in. Circa een op de vijf respondenten heeft er begrip voor dat de gemeente bezuinigt op de hulp bij het huishouden.

**Figuur 5.8** Stellingen over de hulp bij het huishouden in Utrecht (n = 476)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

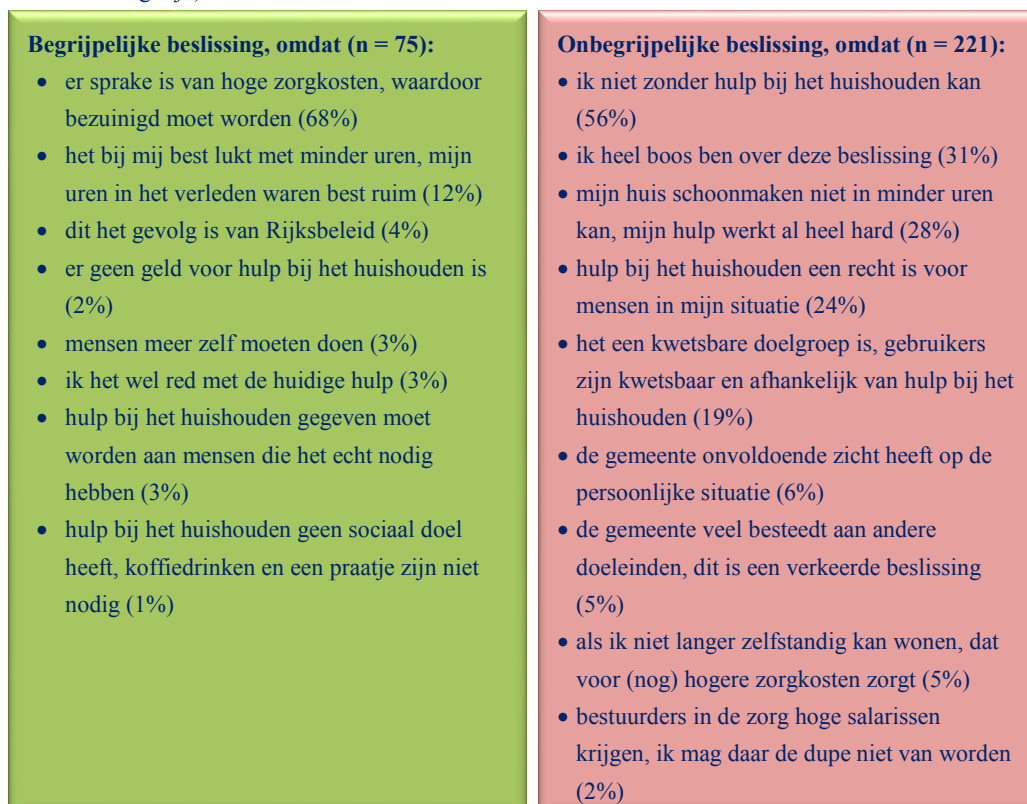
*Reactie op het besluit om iedereen te blijven helpen, maar met minder uren per klant*  
 Meer dan de helft van de respondenten die al voor 1 januari 2015 hulp bij het huishouden ontvingen (55%) vindt het onbegrijpelijk dat de gemeenteraad, als reactie op de bezuinigingen vanuit het Rijk, heeft besloten om iedereen te blijven helpen, maar met minder uren per klant. De belangrijkste redenen die zij noemen zijn dat zij niet zonder hulp bij het huishouden kunnen en/of heel boos zijn over deze beslissing. Bijna 19% vindt deze beslissing begrijpelijk, vooral omdat er sprake is van hoge zorgkosten en er daarom wel bezuinigd moet worden. Circa een op de vijf respondenten vindt de beslissing zowel begrijpelijk als onbegrijpelijk, waarbij in veel gevallen de hoge zorgkosten en de noodzakelijkheid om te bezuinigen worden genoemd, maar zij zich aan de andere kant ook zorgen maken om de kwetsbaarheid van de doelgroep en de sterke afhankelijkheid van de hulp bij het huishouden. Een klein deel (5%) van de respondenten weet niet wat ze van deze beslissing moet vinden.

Uit de verdiepende gesprekken blijkt dat veel klanten zich afvragen of de gemeente zich wel voldoende heeft ingeleefd in de persoonlijke situatie van de doelgroep. Zij benadrukken hun kwetsbaarheid en afhankelijk van de hulp bij het huishouden om

zich te kunnen redden. Bij de eerder beschreven verbeterpunten is dit ook al naar voren gekomen.

De redenen die de respondenten noemen waarom ze het een begrijpelijke of een onbegrijpelijke beslissing vinden, staan weergegeven in figuur 5.9.

**Figuur 5.9** Redenen waarom klanten de beslissing van de gemeente om iedereen te blijven helpen, maar met minder uren per klant begrijpelijk dan wel onbegrijpelijk vinden (meerdere antwoorden mogelijk)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

Volledigheidshalve zij opgemerkt dat in de figuren 5.7 en 5.8 vermelde scores afkomstig zijn uit de telefonische enquêtes uitsluitend onder gebruikers van hulp bij het huishouden. Er is géén telefonische enquête gehouden onder niet-gebruikers.

## 6 DOELEN VAN DE GEMEENTE

### 6.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt beschreven in hoeverre de doelstelling “schoon en leefbaar huis” wordt gerealiseerd (onderzoeksvraag 4). Daarnaast wordt ingegaan op onderzoeksvraag 5: heeft het beleid van de gemeente ertoe geleid dat burgers die hulp bij het huishouden vragen nu meer zelf doen, meer hulp krijgen van mantelzorgers of vrijwilligers, of meer hulp zelf inkopen dan in 2014. Deze vragen zijn beantwoord door de gemeente, aanbieders van hulp bij het huishouden, hulpen bij het huishouden, vrijwilligersorganisaties en klanten. Daarnaast zijn de verdiepende gesprekken bij klanten thuis een belangrijke informatiebron. Zo mogelijk worden uitkomsten vergeleken met onderzoek in andere gemeenten.

Voor een beschrijving van het gemeentelijk beleid en het doel van een schoon en leefbaar huis verwijzen wij u naar hoofdstuk 2.

### 6.2 BEVINDINGEN

Wij constateren over de doelen van de gemeente:

1. De helft van de klanten (51%) slaagt er met de toegewezen uren hulp bij het huishouden voldoende tot goed in om het huis schoon en leefbaar te houden. De andere helft slaagt hier matig, slecht of niet in. Klanten die op dit moment minder uren hulp bij het huishouden van de gemeente hebben dan in 2014 slagen vaker matig, slecht of niet om het huis schoon en leefbaar te houden (61%) dan de klanten die evenveel uren als in 2014 krijgen (23%).
2. Het schoonmaakplan draagt niet aantoonbaar bij aan het realiseren van een schoon en leefbaar huis.
3. Het oordeel van aanbieders en hulpen bij het huishouden over het bereiken van een schoon en leefbaar huis is positiever dan dat van klanten.
4. Klanten geven aan dat hulp bij het huishouden voor hen heel belangrijk is om zelfstandig te kunnen blijven wonen en dingen te kunnen doen die zij belangrijk vinden.
5. Vermindering van uren zorgt vooral voor minder schoonmaakwerk in het huishouden.
6. Klanten hebben na de bezuinigingen weinig extra schoonmaakhulp gekregen uit hun eigen netwerk.

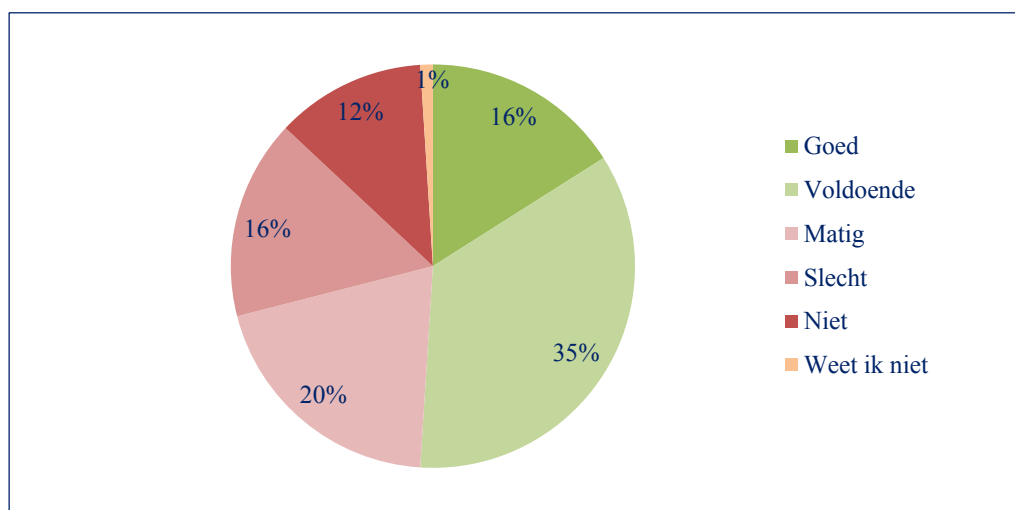
## 6.3 TOELICHTING OP DE BEVINDINGEN

### 6.3.1 Mate waarin een schoon en leefbaar huis wordt gerealiseerd

Aan de klanten met hulp bij het huishouden is in de telefonische enquête gevraagd in hoeverre ze er - met de toegewezen uren hulp bij het huishouden van de gemeente - in slagen om het huis schoon en leefbaar te houden. Het oordeel wordt dus bepaald door de norm van schoon en leefbaar die de klant zelf heeft en niet door de eerder beschreven norm van de gemeente Utrecht.

Figuur 6.1 laat zien dat de helft van de klanten in de telefonische enquête aangeeft dat zij er met de hulp bij het huishouden in slagen om hun huis voldoende tot goed schoon en leefbaar te houden. De andere helft geeft aan dat dit matig, slecht of niet lukt.

**Figuur 6.1** In hoeverre lukt het u om met de toegewezen uren hulp bij het huishouden van de gemeente om uw huis schoon en leefbaar te houden? (n = 476)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

De volgende factoren blijken significant van invloed op de mate waarin het naar het oordeel van klanten lukt om het huis schoon en leefbaar te houden:

- ◆ Bestaande of nieuwe klant: bestaande klanten (degene die al hulp bij het huishouden ontvingen voor 1 januari 2015) zijn vaker van mening dat het matig, slecht of niet lukt om het huis schoon en leefbaar te houden (52%) dan nieuwe klanten (30%). Hierbij zou het een rol kunnen spelen dat de bestaande klanten in het verleden een hoger niveau van schoon en leefbaar gewend waren. Ook kan het zijn dat hun gezondheid verder afgenomen is dan bij nieuwe klanten, waardoor zij minder zelf kunnen. In de verdiepende gesprekken geven klanten aan dat hun behoefte aan ondersteuning in de afgelopen jaren groter is geworden. Een indicatie die verder in het verleden ligt, kan daarmee minder goed aansluiten op de behoefte van de klant en de mate waarin zij zelf nog dingen kunnen doen in het huishouden. Een schoon en leefbaar huis is voor de bestaande klanten daarmee moeilijker te realiseren.

- ◆ Zorg in natura of persoonsgebonden budget: klanten met een PGB geven vaker aan dat zij matig, slecht of niet (72%) in te slagen om het huis schoon en leefbaar te houden met de toegewezen uren van de gemeente, dan de klanten met zorg in natura (45%). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat mensen met een PGB vaker een allochtone achtergrond hebben. Uit de gesprekken met aanbieders HbH en medewerkers komt het signaal naar voren dat deze mensen een kritischer norm hanteren voor een schoon en leefbaar huis.
- ◆ Wel of niet bezuinigd op de uren hulp bij het huishouden: de klanten die op dit moment minder uren hulp bij het huishouden van de gemeente hebben dan in 2014, geven vaker aan dat zij er matig, slecht of niet in slagen om het huis schoon en leefbaar te houden (61%) dan de klanten die evenveel uren als in 2014 krijgen (23%).
- ◆ Jonger of ouder dan 65 jaar: de jongere klanten (65 jaar of jonger) geven vaker aan dat zij er matig, slecht of niet in slagen hun huis schoon te houden met de toegewezen uren van de gemeente (64%) dan de klanten van 66 jaar en ouder (45%).

Opmerkelijk is dat het onderscheid tussen klanten die wel of niet gebruik maken van de HHT-regeling niet significant is voor hun mening over de mate waarin het volgens hen met de uren HbH van de gemeente lukt om het huis schoon en leefbaar te houden. Wel is het zo dat klanten juist uren met de HHT bijkopen om meer huishoudelijke hulp te realiseren en daarmee een schoon en leefbaar huis.

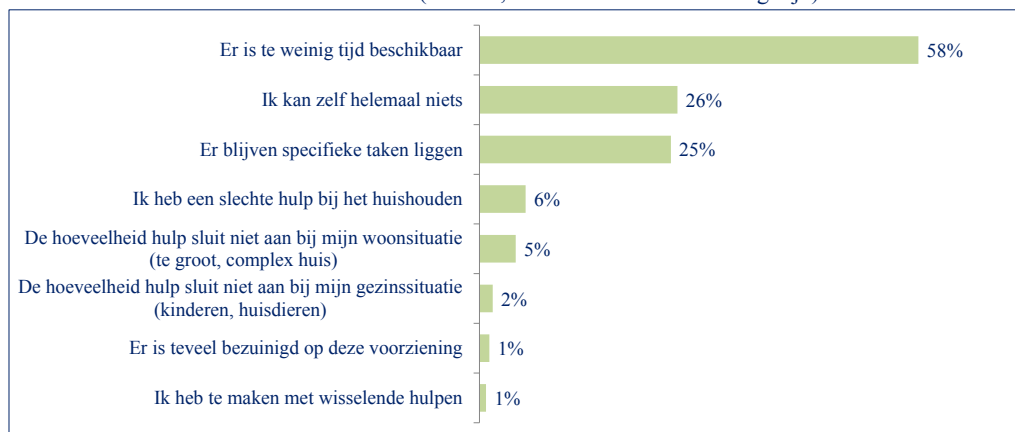
Uit de telefonische enquête en de verdiepende gesprekken met klanten thuis kunnen twee profielen van klanten worden opgemaakt. Aan de ene kant zijn er klanten die aangeven dat het wel lukt om het huis schoon en leefbaar te houden en aan de andere kant de klanten die aangeven dat dit niet lukt.

Bij de klanten die aangeven dat het voldoende of goed lukt om het huis schoon en leefbaar te houden, komt dat volgens hen doordat zij zelf nog veel kunnen in het huishouden, omdat het huis klein en makkelijk schoon te houden is, en doordat zij een hulp hebben van goede kwaliteit. Daarnaast krijgt een groot deel van deze klanten ondersteuning van familie, in de meeste gevallen van de kinderen en is men naar eigen inschatting niet zo kieskeurig. Verschillende klanten geven daarbij wel als kanttekening aan dat zij de eigen norm van een schoon en leefbaar huis naar beneden hebben bijgesteld.

Figuur 6.2 toont de meest genoemde redenen uit de telefonische enquête waarom het volgens klanten matig, slecht of niet lukt om het huis schoon en leefbaar te houden. Volgens de klanten komt dit vooral doordat er te weinig uren beschikbaar zijn, zij zelf helemaal niets kunnen in het huishouden en doordat er taken blijven liggen. Uit de verdiepende gesprekken komt naar voren dat klanten waar het niet lukt vaak meer en ernstiger beperkingen hebben. Zij zien bijvoorbeeld slecht, lopen met een rollator of zitten in een rolstoel, kunnen slecht hun evenwicht bewaren en niet bukken waardoor ze zelf weinig kunnen schoonmaken. Ook wordt het huis soms eerder vuil, klanten knoeien meer, zijn blind, gebruiken een stoma of hebben last van incontinentie. Deze klanten zijn hulpbehoevender dan anderen, maar krijgen niet altijd een

maatwerkmodule. Ontevredenheid over de kwaliteit van de hulp en het ontbreken van (hulp uit) een eigen netwerk speelt soms ook een rol.

**Figuur 6.2** Waarom lukt het u matig / slecht / niet om met de uren hulp bij het huishouden om uw huis schoon en leefbaar te houden? (n = 231, meerdere antwoorden mogelijk)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

### 6.3.2 Betekenis van het schoonmaakplan voor een schoon en leefbaar huis

De gemeente ziet het schoonmaakplan als belangrijk middel om in overleg met de klant vast te leggen wat haalbaar is binnen de collectieve basisvoorziening van 78 uur, welke taken in welke frequentie, in welke ruimten worden uitgevoerd. Wanneer deze afspraken vervolgens worden nageleefd, zou een schoon en leefbaar huis te realiseren moeten zijn. Aanbieders zijn door de gemeente verplicht tot het opstellen van een schoonmaakplan in overleg met de klant.<sup>91</sup>

Uit de telefonische enquête blijkt dat ruim de helft van de klanten een schoonmaakplan met de aanbieder heeft opgesteld (zie tabel 6.3), 44% van de klanten heeft geen schoonmaakplan. Daarnaast blijkt dat een groot deel van hen zegt er ook geen behoefte aan te hebben. Uit nadere analyse blijkt dat zowel onder klanten met een schoonmaakplan als zonder schoonmaakplan 51% aangeeft er met de toegewezen uren van de gemeente goed of voldoende in slaagt om het huis schoon en leefbaar te houden.

**Tabel 6.3** Heeft u met uw zorgaanbieder een schoonmaakplan opgesteld? (n = 476)

	Aantal	Percentage
Ja	265	56%
Nee, ik heb daar ook geen behoefte aan	178	37%
Nee, maar ik zou dat wel graag willen	13	3%
Ik weet niet wat een schoonmaakplan is	2	1%
Weet ik niet	18	4%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

<sup>91</sup> Raamovereenkomst Hulp bij het huishouden, kenmerk 14.MO.116, artikel 9 en 10.

De verdiepende gesprekken laten zien dat slechts een klein deel van de klanten het hebben van een schoonmaakplan, en daarmee samenhangend de gemaakte afspraken met de hulp, als middel ziet voor het realiseren van een schoon en leefbaar huis. Klanten geven aan zelf prima te weten wat er in het huishouden moet gebeuren en dat de werkzaamheden altijd in samenspraak met de hulp worden uitgevoerd. Het hangt vooral van de beschikbare uren af hoeveel werk er gedaan kan worden en dus ook hoeveel werk er daarna nog blijft liggen. Ook het karakter van de klant speelt een belangrijke rol: een deel van de klanten geeft aan absoluut geen behoefte te hebben aan een plan, omdat de hulp bij het huishouden het allemaal zelf wel weet wat er moet gebeuren, een ander deel hecht juist waarde aan de afspraken en ziet het plan als hulpmiddel om te kunnen controleren en vast te leggen wat er wel en niet gedaan wordt.

Ook uit de groeps gesprekken met medewerkers blijkt de verdeeldheid over nut en noodzaak van het schoonmaakplan. Het ene deel van de hulpen staat positief tegenover het schoonmaakplan en ziet het vooral als leidraad om vast te leggen wat gedaan wordt en hoe vaak. Vooral bij de start van de hulp bij nieuwe klanten kan het plan helpen om tot realistische verwachtingen van de hulp te komen. Een ander deel van de medewerkers, met name de meer ervaren hulpen, geeft aan dat er als je langer bij klanten werkt een eigen routine wordt opgebouwd. Een schoonmaakplan is dan overbodig.

### *6.3.3 Oordeel over het bereiken van een schoon en leefbaar huis*

Ook in de gesprekken met aanbieders en hulpen bij het huishouden is ingegaan op de doelen van de gemeente met hulp bij het huishouden. Uit de gesprekken met de aanbieders blijkt dat zij van mening zijn dat een schoon en leefbaar huis in de meeste gevallen haalbaar is in de beschikbare tijd. Zij geven daarbij wel enkele kanttekeningen:

- ◆ In de periode net na de herindicaties hadden bestaande klanten vaak moeite om zich aan te passen aan de nieuwe situatie. Later is gewenning opgetreden en hebben de meeste mensen de veranderingen geaccepteerd. De meest schrijnende gevallen zijn destijds door de aanbieders bij de gemeente gemeld.
- ◆ De norm van schoon en leefbaar verschilt per klant. Zo hanteren allochtone klanten volgens de aanbieders vaak een hogere norm van schoon en leefbaar dan de autochtone klanten. Daarnaast verschilt de tevredenheid over de mate van schoon tussen bestaande en nieuwe klanten. Bestaande klanten dringen nog wel eens aan om in minder tijd toch dezelfde schoonmaakwerkzaamheden uit te voeren als in het verleden. Hulpen zijn vaak erg klantgericht en geneigd om op basis van het oude patroon door te werken.
- ◆ De norm van schoon en leefbaar verschilt ook tussen de klanten en de gemeente, waarbij de gemeente in het algemeen lagere eisen stelt.
- ◆ Hulpen vinden het soms lastig om tot passende afspraken met de klant te komen. Voor de volledige uitvoering van een aantal taken, bijvoorbeeld een was draaien

en ophangen, zal ook het netwerk van de klant ingeschakeld moeten worden. Wanneer klanten ervoor kiezen om de hulp 1,5 uur per week in te zetten, past deze taak simpelweg niet meer.

- ◆ Er zijn situaties waarin het niet goed lukt om het huis minimaal voldoende schoon en leefbaar te houden. Het gaat bijvoorbeeld om grotere huizen met meerdere slaapkamers of wc's, hier zijn dan aanvullende afspraken nodig of mensen moeten extra uren hulp inkopen. Ook bij klanten waar regie over het huishouden nodig is (feitelijk HbH2), is het moeilijker om de norm te halen, omdat zij vaak een ongeordend huishouden hebben en zelf minder bijdragen aan de schoonmaakwerkzaamheden. Ook de leefsituatie en gezondheid van klanten kan veranderen en daarmee de ondersteuningsbehoefte, waardoor het moeilijker wordt om de norm te realiseren.

Uit de groepsgesprekken met de hulpen bij het huishouden blijkt dat er bij hen grotere twijfel bestaat over het voldoende realiseren van een schoon en leefbaar huis. Zij geven aan dat het vaak wel lukt, maar dat zij echt alle zeilen bij moeten zetten in de beschikbare tijd en dat er nog regelmatig wat taken afgemaakt worden buiten werktijd om. In het algemeen geldt: de basis lukt wel, extra dingen niet. Daarnaast zien ook zij dat de vermindering van schoonmaakuren ertoe leidt dat klanten soms zelf dingen gaan afmaken, terwijl ze dit eigenlijk niet meer kunnen. Dit heeft dan vermoeidheid en pijn in bijvoorbeeld de gewrichten tot gevolg, en het risico om te vallen. De medewerkers noemen daarnaast de volgende knelpunten:

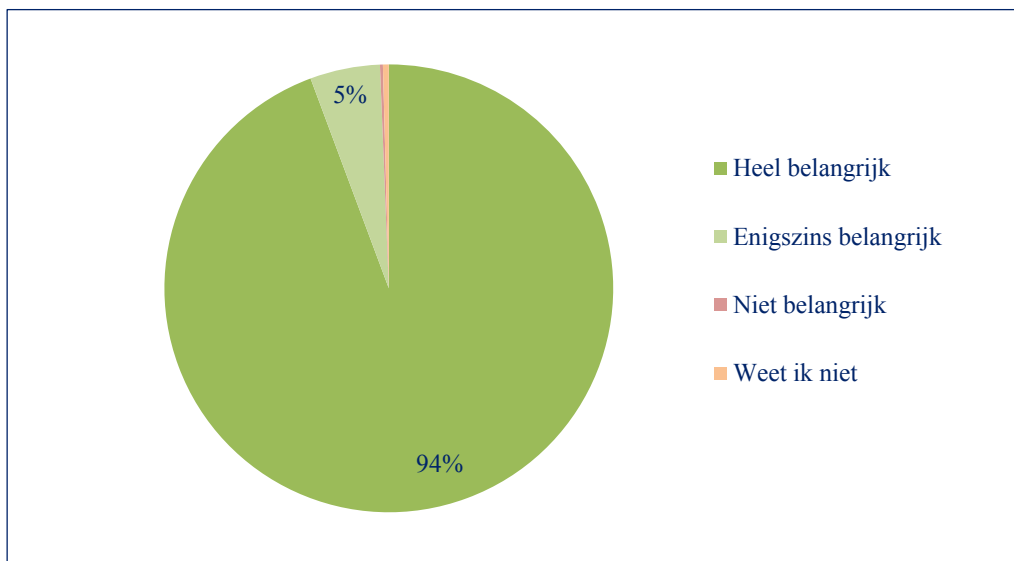
- ◆ De omvang van het huis, de ligging ervan en hoe erin wordt geleefd, worden bij de indicatie niet meegenomen. Huizen waarin gerookt wordt en die aan de straatkant liggen worden sneller vuil.
- ◆ De mogelijkheden van de inzet van de partner of juist hun behoefte aan hulp zijn niet altijd goed beoordeeld. Bij klanten met een zieke partner gaat in de praktijk veel energie van de klant naar de mantelzorg voor de partner en het huis wordt dan rommeliger en vuiler.
- ◆ Naast de norm van de gemeente en de klant, hebben ook de medewerkers hun 'beroepsnorm': je wilt als hulp ook graag een schoon huis en een tevreden klant achterlaten als je bent geweest. Het is vervelend als dit dan (net) niet lukt. De lijst van taken van de gemeente is uitvoerbaar, maar klanten willen dingen soms anders of vaker gedaan hebben, waardoor ze toch ontevreden zijn over de huidige schoonmaakwerkzaamheden.
- ◆ Of de hulp 1 keer per week 1,5 uur of 1 keer per twee weken 3 uur wordt ingeroosterd maakt voor het resultaat niet veel uit. Beide opties hebben voors en tegens.

#### *6.3.4 Belang van HbH voor zelfstandig kunnen blijven wonen*

Doel van de Wmo is dat mensen zo lang mogelijk thuis kunnen blijven wonen en dat zij kunnen participeren in de samenleving. Uit de telefonische enquête blijkt dat de hulp bij het huishouden daar sterk aan bijdraagt. Uit figuur 6.4 blijkt dat ruim 94% van de klanten de hulp bij het huishouden heel belangrijk vindt om langer zelfstandig te

blijven wonen. Dit wordt bevestigd in de verdiepende gesprekken bij klanten thuis, zonder hulp bij het huishouden wordt zelfstandig wonen voor veel klanten vrijwel onhaalbaar. Ook vergelijkbaar onderzoek in de gemeente Roosendaal laat het belang van hulp bij het huishouden voor het langer zelfstandig wonen zien. Ook daar geven respondenten nagenoeg allemaal aan dat de hulp ervoor zorgt dat men langer zelfstandig kan blijven wonen (bij 67% in grote mate en bij 29% redelijk<sup>92</sup>).

**Figuur 6.4** Belang van de hulp bij het huishouden om zelfstandig te blijven wonen (n = 476)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

Doel van de Wmo is ook dat mensen met een beperking kunnen participeren aan de samenleving.

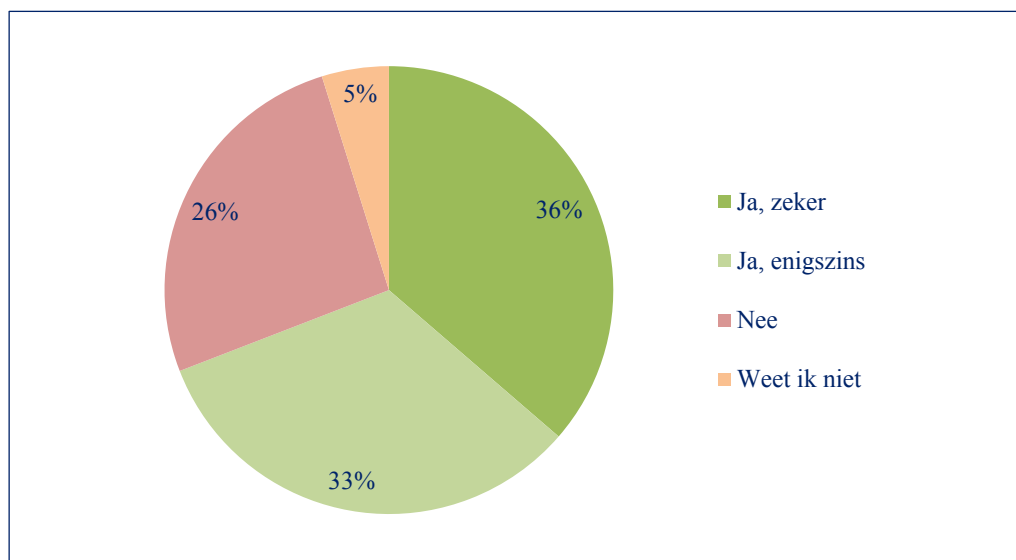
Ruim 69% van de klanten geeft in de telefonische enquête aan dat zij dankzij de hulp bij het huishouden meer dingen kunnen doen die zij zelf belangrijk vinden (zie figuur 6.5). Vooral onder nieuwe klanten is dit vaker zeker het geval (46% ‘ja, zeker’) dan onder de bestaande klanten (35% ‘ja zeker’).

Uit de verdiepende gesprekken kan worden opgemaakt dat er drie groepen klanten zijn. Een deel van de klanten geeft aan dat zij zonder hulp bij het huishouden minder weg zouden gaan om leuke dingen te doen. De hulp bij het huishouden draagt er met het schoonmaken van het huis aan bij dat klanten voldoende energie over hebben en zich ook de ruimte gunnen om dingen te ondernemen. Een tweede groep klanten geeft aan dat wanneer het niet lukt om het huis voldoende schoon en leefbaar te houden, onder andere sociale activiteiten buitenshuis en afspreken met familie en vrienden bij de klanten thuis erbij in kunnen schieten. Zij hebben te weinig hulp en moeten te veel zelf doen om andere dingen te gaan doen. Een derde deel van de klanten geeft aan dat zij ook met de hulp bij het huishouden niet in staat zijn (vanwege bijvoorbeeld leeftijd

<sup>92</sup> Gemeente Roosendaal (november 2015). *Klanttevredenheidsonderzoek Hulp bij het huishouden*, (n = 204).

en/of beperkingen) en geen zin of energie hebben om deel te nemen aan sociale activiteiten buitenshuis.

**Figuur 6.5** Kunt u, dankzij de hulp bij het huishouden, meer dingen doen die u belangrijk vindt en waar u anders niet aan toe komt? (n = 476)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

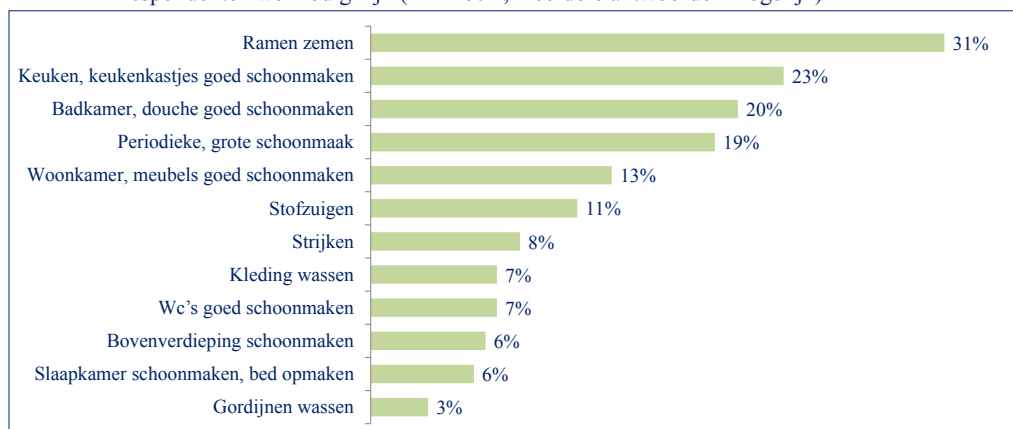
## 6.4 TOELICHTING OP BEVINDINGEN OVER VERSTERKEN EIGEN KRACHT

### 6.4.1 Gevolgen van vermindering van uren hulp

Ruim driekwart van de klanten in de telefonische enquête die minder uren hulp bij het huishouden hebben ontvangen, geeft aan dat er veel (42%) of een beetje (36%) minder in het huishouden wordt schoongemaakt.

De respondenten die geconfronteerd zijn met een vermindering van uren hulp bij het huishouden, hebben ook een aantal vervolgvragen gekregen over de huidige organisatie van de schoonmaakwerkzaamheden. Figuur 6.6 laat voorbeelden zien die 160 klanten genoemd hebben van dingen die niet meer gedaan worden, maar naar hun mening wel nodig zijn. Uit de verdiepende gesprekken blijkt dat de meeste van deze taken nog wel gebeuren, maar in onvoldoende mate of door de beperkte tijd onzorgvuldig. De periodieke, grote schoonmaak, het ramen zemen buiten, het schoonmaken van de bovenverdieping en het wassen van de gordijnen zijn taken die er volgens de klanten helemaal bij inschieten.

**Figuur 6.6** Voorbeelden van dingen die niet meer gedaan worden, maar naar de mening van de respondenten wel nodig zijn ( n = 160<sup>93</sup>, meerdere antwoorden mogelijk)

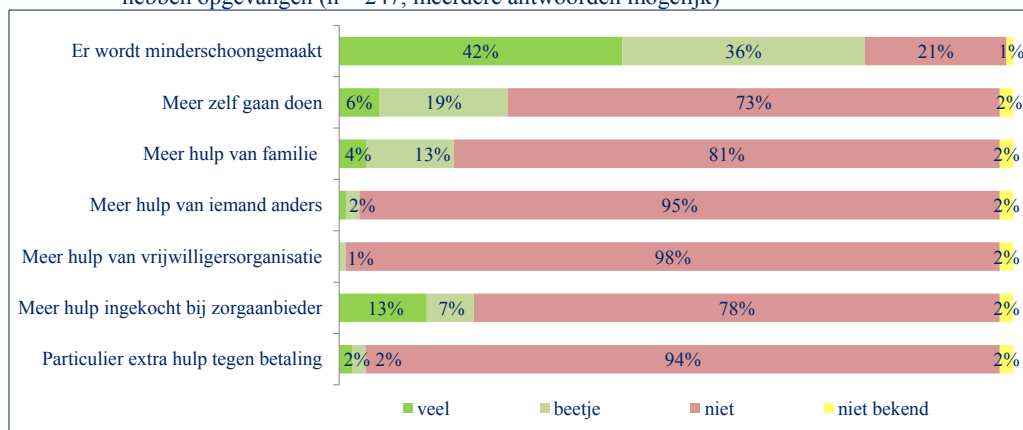


Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

#### 6.4.2 Schoonmaakhulp uit het eigen netwerk

Een kwart van de klanten die minder uren hulp hebben ontvangen, vangt dit op door zelf meer taken in het huishouden op zich te nemen. Eén op de vijf klanten koopt extra uren hulp in bij een aanbieder van HbH, daarnaast springt bij één op de zes klanten de familie bij. Voor vrijwel iedereen zijn andere opties, zoals betaalde particuliere hulp of hulp van vrienden, burens en bekenden en hulp van een vrijwilligersorganisatie, weinig ingezet (zie figuur 6.7).

**Figuur 6.7** Hoe klanten de vermindering van het aantal uren hulp van het huishouden van de gemeente hebben opgevangen (n = 247, meerdere antwoorden mogelijk)



Bron: Telefonische enquête Hulp bij het Huishouden Rekenkamer Utrecht, 2016.

Ook in andere gemeenten is onderzoek uitgevoerd naar de inzet van het sociale netwerk. Uit casestudieonderzoek in de gemeente Amersfoort komt als opvallend naar

<sup>93</sup> Deze antwoorden zijn van klanten die een vermindering van uren hebben meegemaakt, waar volgens hen veel of een beetje minder wordt schoongemaakt en voorbeelden genoemd hebben van dingen die niet meer gedaan worden.

voren “dat mensen – om verschillende redenen – een (zeer) beperkt sociaal netwerk hebben. En daarmee is er de beperkte mogelijkheid om dit meer in te schakelen.”<sup>94</sup> Ook de uitkomsten van onderzoek in Enschede bevestigen de beperkte inzet van het eigen netwerk: “het inzetten van het eigen netwerk gebeurt nu nog beperkt, (...) vraagt om een cultuuromslag in de samenleving en is niet voor iedereen even gemakkelijk. Met name wanneer het eigen netwerk ook ouder en hulpbehoevend is.”<sup>95</sup>

In de verdiepende gesprekken en interviews bij (vrijwilligers)organisatie is ingegaan op de verschillende mogelijkheden om de vermindering van uren hulp bij het huishouden op te vangen en extra schoonmaakwerk te organiseren. Er zijn daarbij vijf niveaus onderscheiden:

- a) De klant zelf
- b) Mantelzorgers en familie
- c) Vrienden, bekenden en burens
- d) Vrijwilligers(organisaties)
- e) Professionele aanbieders of betaalde particuliere hulp

*a) De klant zelf*

Uit de verdiepende gesprekken blijkt dat als de klanten zelf iets doen in het huishouden, dit gaat om de kleine en lichte taken als stof afnemen op ooghoogte, de (lichte) was draaien en wat dingen opruimen. Driekwart van de klanten is niet meer zelf gaan doen in het huishouden, met name omdat zij dit fysiek niet (meer) kunnen.

*b) Mantelzorgers en familie*

De kinderen of andere familie helpen het meest met boodschappen doen, de administratie en klusjes in en om het huis (de tuin). Ook assisteren zij bij bezoek aan artsen en contacten met instanties. Veel klanten geven aan het moeilijk te vinden om hulp bij het schoonmaken aan de kinderen te vragen en niet alle klanten hebben kinderen of andere familie in de buurt die zij om hulp zouden kunnen vragen. In het onderzoek in Amersfoort<sup>96</sup> wordt geconstateerd dat mensen met psychiatrische problematiek en/of een lichte verstandelijke beperking regelmatig problemen in familierelaties hebben, waardoor deze maar zeer ten dele belast kunnen worden.

Uit de verdiepende gesprekken komt naar voren dat de mantelzorgers in veel gevallen al zwaar belast worden met het uitvoeren van zorgtaken. Extra werkzaamheden in het huishouden (schoonmaak) komen daar dan nog eens bovenop. Ook aanbieders van HbH en het Steunpunt Mantelzorg Utrecht krijgen signalen dat de druk op mantelzorgers toeneemt. Per 1 januari 2015 is de individuele begeleiding van

---

<sup>94</sup> I&O Research (oktober 2015). Cliëntervaring in beeld. Casestudies Gemeente Amersfoort. Eerste ervaringen met de nieuwe zorgdienstverlening, pag. 29.

<sup>95</sup> I&O Research (3 september 2015). Is het resultaat goed? Onderzoek naar het resultaatgerichte werken bij maatwerkvoorzieningen in de gemeente Enschede, pag. 25.

<sup>96</sup> I&O Research (oktober 2015). Cliëntervaring in beeld. Casestudies Gemeente Amersfoort. Eerste ervaringen met de nieuwe zorgdienstverlening, pag. 30.

mantelzorgers belegd bij de buurtteams<sup>97</sup>. In Utrecht bestaat de mogelijkheid om als mantelzorger gebruik te maken van de huishoudelijke hulp toelage (HHT). De ingekochte uren kunnen zowel worden ingezet in het huishouden van de hulpvrager als in het huishouden van de mantelzorger zelf. Complicerende factor voor sommige klanten is dat mantelzorger in dezelfde stad moet wonen om HHT te mogen gebruiken.

*c) Vrienden, bekenden en burens*

Klanten geven aan geen burens, vrienden en bekenden voor schoonmaakwerk te hebben. Voor een groot deel van de klanten geldt dat hun burens en sociale netwerk zelf ook oud en/of hulpbehoevend is. Zij vinden het ook vaker bezwaarlijk om hen om hulp te moeten vragen. Jongere klanten met hulp bij het huishouden geven aan dat vriendschappen er niet zijn om structureel bij hen schoon te maken. Burens brengen nog wel eens iets lekkers om te eten en houden een oogje in het zeil, en vrienden en bekenden springen bij enkelen incidenteel even bij. Het leidt echter zelden tot structurele schoonmaakhulp.

*d) Vrijwilligers(organisaties)*

Hulp vragen van een vrijwilliger blijkt ook lastig: klanten wijzen op het karakter van vrijwilligerswerk (“je kunt vrijwilligers toch niet structureel schoonmaakwerk laten doen?”) en op de risico’s ten aanzien van aansprakelijkheid (“wat als er iets kapot gaat of als het misgaat bij het schoonmaken?”).

Uit gesprekken met vrijwilligersorganisaties blijkt dat zij geen vrijwilligers inzetten als vaste hulp bij het huishouden. In het verleden is dit nog wel het geval geweest. Vrijwilligers bezoeken hulpvragers en bieden nog wel eens praktische hulp, zoals boodschappen doen, vaak gekoppeld aan sociale activiteiten. Vrijwilligersorganisaties geven aan dat het werven van voldoende vrijwilligers nu al een voortdurend punt van zorg is. Door de bezuinigingen is de vraag naar hulp toegenomen. Vooral voor het doen van boodschappen leveren zij nu meer hulp dan in het verleden. Incidenteel kunnen vrijwilligers de hulpvrager nog wel helpen, maar geen van de organisaties biedt structurele schoonmaakhulp aan die hulp bij het huishouden zou kunnen vervangen. Zij vinden dat ook niet hun taak. Een structurele oplossing om vermindering van uren hulp bij het huishouden mee op te vangen zijn vrijwilligers(organisaties) hiermee niet.

*e) Professionele aanbieders of betaalde particuliere hulp*

Het inkopen van extra hulp via de HHT-regeling (tegen gereduceerd tarief) is voor een deel van de klanten een welkome oplossing om de verlaging van uren op te vangen. Andere klanten vinden dit te duur of zijn niet van de mogelijkheid op de hoogte (zie verder paragraaf 7.3.3).

---

<sup>97</sup> Tot 1 januari 2015 was deze taak belegd bij het Steunpunt Mantelzorg Utrecht, onderdeel van U-Centraal. U-Centraal heeft aan ongeveer 1.000 geregistreerde mantelzorgers een gemeentelijke folder over de mogelijkheden van de HHT gestuurd. Zij hebben geen inzicht in het daadwerkelijk gebruik dat mantelzorgers hiervan maken.

Particuliere hulp tegen betaling (buiten de HHT-regeling) blijkt voor vrijwel alle klanten te duur. Enkele klanten met een hoger inkomen hebben, soms mede uit onvrede over de hulp van een professionele aanbieder, besloten om zelf via particuliere hulp extra uren inkopen. Uiteindelijk komt het erop neer dat het meeste, zwaardere schoonmaakwerk toch door de hulp bij het huishouden gedaan moet blijven worden.

## 7 KOSTEN VAN HULP BIJ HET HUISHOUDEN

### 7.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk geven wij antwoord op onderzoeksvraag 6: Wat waren de kosten van het beleid in 2014 en 2015 en hoe verhouden die zich tot het geraamde budget voor 2015 en de beoogde bezuiniging? Welk budget is er voor 2016 geraamd?

De informatie is veelal gebaseerd op beschikbare rapportages en op opgevraagde gegevens bij W&I.

### 7.2 BEVINDINGEN

Wij constateren over de kosten van hulp bij het huishouden:

1. De bezuiniging op het budget HbH is gerealiseerd, zodanig dat een overschot op het beschikbare budget is ontstaan. In 2015 is een aanzienlijk batig saldo op het budget voor HbH ontstaan van € 2,8 mln. (18% van het budget). Ook de jaren daarvoor was er een batig saldo (€ 0,7 mln. in 2013 en € 3,2 mln. in 2014).
2. De begrote bedragen voor HbH in 2015 en 2016 zijn gebaseerd op een gelijkblijvend aantal klanten en 100% benutting van de toegekende rechten HbH. In de praktijk zette de daling van het aantal klanten zich voort en werden toegekende rechten voor circa 81% gebruikt. Een vrijwel 100% benutting van het lopende recht is niet realistisch.
3. Van het budget voor HHT is een groot deel niet benut. Van het budget voor 2015 van € 3,4 mln. is € 0,85 mln. gebruikt. Het batig saldo bedraagt dus € 2,5 miljoen (75% van het budget). Als het lage tarief van € 5 over heel 2015 van kracht was geweest, zou een benutting van € 1,2 mln. (ofwel 35%) aannemelijk zijn geweest. Circa 25% van de doelgroep HbH1 maakt gebruik van de HHT-regeling voor gemiddeld iets meer dan een uur per week.
4. Het potentiële beslag op het HHT-budget 2016 wordt, mede op basis van uitkomsten van de telefonische enquête onder klanten, geraamd op circa 45%. Een deel van de klanten bleek niet bekend met de HHT-regeling, maar zou hiervan wel gebruik hebben gemaakt of gaan maken.
5. In 2015 ontving de gemeente ongeveer € 7,6 mln. inkomsten uit eigen bijdragen voor de Wmo, Beschermd wonen en de Jeugdwet samen. Op basis van de reguliere rapportages van het CAK is niet aan te geven welk deel daarvan betaald is door klanten met HbH. Van de klanten ervaart 19% de hoogte van de eigen bijdrage als een groot probleem.

## 7.3 TOELICHTING OP DE BEVINDINGEN

### 7.3.1 Batig saldo op budget HbH

Vanwege de vele, ook tussentijdse veranderingen op dit beleidsterrein de afgelopen jaren is het nog niet zo eenvoudig gebleken tot een overzicht te komen van begrote bedragen en realisatiecijfers. Bovendien bleek de gewenste detaillering qua soorten HbH niet over de hele linie mogelijk. Tabel 7.1 biedt een overzicht waarin is samengevat hoe de lasten over de periode 2012 – 2015 waren begroot en hoe de kosten zich daadwerkelijk hebben ontwikkeld.

Het begrote budget voor HbH was in 2015 30% lager dan in 2014 en in 2016 bijna 37% lager. Dat is iets minder dan de bezuiniging van het Rijk (32 resp. 40%, zie hoofdstuk 2). Doordat extra geld beschikbaar kwam voor de HHT, daalde het beschikbare budget per saldo met 14% in 2015 en met 22% in 2016 (tabel 7.1).

**Tabel 7.1** Begrote en gerealiseerde lasten Huishoudelijke hulp 2012 – 2016 (bedragen \* € 1.000)

<b>Begroot</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
HbH	20.781	20.561	22.185	15.637	14.033
Huishoudcoaches				--	
HHT	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3.381	3.381
<b>Totaal beschikbaar budget</b>	<b>20.781</b>	<b>20.561</b>	<b>22.185</b>	<b>19.018</b>	<b>17.414</b>
<b>Gerealiseerd</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
HbH algemeen	21.053	19.826	18.984	12.883	
waarvan HbH ZIN	n.a.	n.a.	n.a.	10.552	
waarvan HbH-PGB	n.a.	n.a.	n.a.	1.707	
waarvan kosten Huishoudcoaches	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	624	
HHT	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	857	
<b>Totaal gerealiseerde lasten</b>	<b>21.053</b>	<b>19.826</b>	<b>18.984</b>	<b>13.740</b>	
<b>Saldo</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Verschil begroting en realisatie HbH</b>	<b>-272</b>	<b>735</b>	<b>3.201</b>	<b>2.754</b>	
<b>Verschil begroting en realisatie HHT</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>2.524</b>	
<b>Saldo totaal</b>	<b>-272</b>	<b>735</b>	<b>3.201</b>	<b>5.278</b>	

Opm. Lasten zijn programmakosten, exclusief toerekening van overhead, apparaats- en uitvoeringskosten, zoals kosten Wmo-teams. Extra kosten herindicaties HbH in 2014 bedroegen € 674.000.

Bron: W&I / Excel MvR 11-4-2016 en aanvullende informatie 6-7-2016, bewerking rekenkamer.

De realisatiecijfers voor HbH laten van 2012 – 2014 een dalende tendens zien en nemen daarna sterk af als gevolg van het gewijzigde beleid in 2015 (tabel 7.1). Uit deze cijfers komt naar voren dat vanaf 2013 een bedrag overblijft op het budget dat beschikbaar was voor HbH: € 0,7 mln. in 2013, € 3,2 mln. in 2014 en € 2,8 mln. in 2015. De bezuiniging op het budget HbH is derhalve gerealiseerd, zodanig dat een overschot op het beschikbare budget is ontstaan.

In de Jaarstukken 2015 en de Voorjaarsnota 2016<sup>98</sup> wordt een verantwoording gegeven over HbH. De lasten voor HbH inclusief de kosten voor de inzet van huishoudcoaches zijn € 2,754 mln. lager dan begroot.<sup>99</sup> Het College van B&W meldt dat het voordelig resultaat dat in 2015 is ontstaan op de huishoudelijke hulp (HbH en HHT) het gevolg is van het vroegtijdig doorvoeren van de beoogde bezuiniging van -40% en de verzachting hiervan met de HHT-regeling, waardoor de facto -32% is bezuinigd. Dat is een incidenteel voordeel. Daarnaast is het aantal aanvragen in 2015 teruggelopen ten opzichte van voorgaande jaren. Bovendien is over 2015 gebleken dat – tegen de verwachting van de gemeente in – niet alle toegekende uren feitelijk worden gebruikt. Er is sprake geweest van 19% niet-gebruik (ofwel een verzilveringspercentage van circa 81%).

### 7.3.2 Scenario raming budget HbH

Bij het opstellen van een scenario voor de ontwikkeling van het budget HbH voor 2015 is de gemeente uitgegaan van het aantal HbH-klienten per 1 december 2013 (ofwel 6.127) en de verwachting dat dit aantal ongeveer gelijk zou blijven. Rekening werd gehouden met een kleine uitstroom van klienten, die gecompenseerd zou worden door extra instroom vanwege de extramuralisering van de zorg en de vergrijzing van de bevolking. Omdat over deze in- en uitstroombewegingen geen informatie beschikbaar was, is uitgegaan van gelijkblijvende aantallen en per saldo van een lichte groei van de aanvragen voor Wmo-voorzieningen, waaronder HbH.

Uit de realisatiecijfers blijkt echter dat het aantal klienten HbH per saldo – tegen de verwachting van de gemeente in – is gedaald. Van september 2014 tot september 2015 nam het aantal klienten met een lopend recht af met bijna 18% (van 5.951 naar 4.886). Dit betreft voornamelijk HbH1 en HbH-PGB. Daar staan 657 nieuwe klienten (dus zonder herindicatie) tegenover, maar niet zoveel dat daarmee de afname wordt gecompenseerd. Per 1 september 2015 bedroeg het totaal aantal klienten HbH 5.543 (incl. 724 klienten HbH2).

Verder werd verondersteld dat vanwege de vermindering van het aantal uren HbH per klient de verzilvering van het lopend recht richting 100% zou gaan. Deze inschatting blijkt niet juist te zijn geweest. Het verzilveringspercentage bleef rond 80% en is over 2015 vastgesteld op circa 81%. Dat het verzilveringspercentage niet steeg zoals verwacht, werd pas in het vierde kwartaal van 2015 bij de gemeente bekend, doordat de declaraties van enkele aanbieders van HbH vertraagd werden ingediend en doordat het elektronisch berichtenverkeer tussen gemeente en aanbieders nog niet volledig functioneert.

---

<sup>98</sup> Gemeente Utrecht (10 mei 2016). *Jaarstukken 2015*, p. 151-152; Gemeente Utrecht (10 mei 2016). *Voorjaarsnota 2016*, p.40-41, 53-54.

<sup>99</sup> Ook de lasten voor individuele Wmo verstrekkingen zijn € 2,114 mln. lager door minder ingediende aanvragen dan voorgaande jaren. Het saldo van baten en lasten over het hele programma Maatschappelijke Ondersteuning over 2015 bedraagt € 3,844 mln.

De oorzaken van de verdere daling van het aantal gebruikers (i.c. de toename van niet-gebruikers) en van het niet gestegen verzilveringspercentage zijn nog niet geheel duidelijk. In paragraaf 3.3.2 en 4.4.5 hebben wij verschillende redenen geschetst die uit ons onderzoek naar voren kwamen. De rekenkamer heeft echter geen onderzoek gedaan onder de niet-gebruikers, omdat deze ten tijde van het onderzoek niet eenvoudig uit de gemeenteregistratie achterhaald konden worden.<sup>100</sup> Opgemerkt wordt dat de dalende trend van de aanvragen zich ook landelijk aftekent. De verhoging van de netto eigen bijdrage (vooral vanwege de afschaffing van de Wtcg-korting door het Rijk; zie paragraaf 2.3) en veranderingen in het welstandsniveau van de oudere bevolking (meer rijkere ouderen) zouden hierbij een rol kunnen spelen. Hierdoor zijn alternatieven voor HbH van de gemeente (zoals particuliere hulp) voor een deel van de potentiële klanten wellicht aantrekkelijker geworden.

In hoofdstuk 3 is een raming gepresenteerd waarbij is nagegaan welke aantallen gebruikers van HbH zijn te verwachten wanneer puur naar de ontwikkeling van het aantal inwoners per leeftijdsklasse in de gemeente Utrecht wordt gekeken. Daarbij zijn wij tot de slotsom gekomen dat vanwege het stijgende inwonertal en het groeiend aandeel ouderen de verwachting van een groeiend aantal klanten HbH plausibel is. Daarbij wordt opgemerkt dat het effect van de vergrijzing voor Utrecht voor de langere termijn richting 2030 groter is dan voor de korte termijn. In paragraaf 3.4.3 is al aangegeven dat er daarnaast ook tal van andere factoren zijn die van invloed zijn op het aantal klanten dat daadwerkelijk gebruik maakt van HbH. Dat het aantal klanten in 2015 iets sterker is afgenomen dan in de aanpalende jaren, kan te maken hebben met de beleidsmaatregelen (herindicaties, hogere eigen bijdragen e.d.), die er toe hebben geleid dat mensen zijn overgegaan tot alternatieven of het beëindigen van een beroep op HbH.

De begroting van de kosten voor HbH in 2016 (tabel 7.1) is net als in 2015 gebaseerd op een prognose van de kosten bij een gelijkblijvend aantal klanten en 100% benutting van het toegekende recht op hulp. In de Voorjaarsnota 2016 is voorzien in € 0,5 mln. extra lasten vanwege de voorgenomen uitbreiding van de basisvoorziening HbH naar 2 uur per week vanaf 10 oktober 2016. In 2017 gaat het om een structurele verhoging van de lasten met € 1,9 mln.<sup>101</sup>

---

<sup>100</sup> Het verminderde gebruik komt voor rekening van 4 groepen (potentiële) klanten. Groep 1: mensen geen contact opnemen met de gemeente maar die via de particuliere markt een oplossing zoeken, bijvoorbeeld omdat dat goedkoper is dan de inkomensafhankelijke eigen bijdrage die zij voor HbH via de Wmo zouden moeten betalen. Groep 2: mensen die wel bij de gemeente informeren maar in de fase van "vraagverduidelijking" afhaken voordat zij een formele aanvraag indienen. De gemeente zou deze bellers na afloop van de vraagverduidelijking kunnen vragen waarom zij van een aanvraag afzien. Groep 3: mensen die wel een indicatie voor HbH krijgen, maar die van dit recht geen of nauwelijks gebruik maken. Begin juli 2016 ontving de gemeente aanvullende informatie van het CAK die het mogelijk maakt na te gaan welke klanten het betreft. Ook declaraties van aanbieders zouden daar inzicht in moeten geven. Groep 4: klanten die na afloop van hun indicatie geen verlenging aanvragen.

<sup>101</sup> Gemeente Utrecht (10 mei 2016). *Voorjaarsnota 2016*, p.40.

### 7.3.3 Budget HHT

De gemeente Utrecht ontvangt in het kader van de HHT in 2015 en 2016 een rijksuitkering van ruim € 3,4 miljoen per jaar.<sup>102</sup> Dit budget is in 2015 slechts voor een kwart besteed: van het budget van € 3,4 mln. is € 0,86 mln. gebruikt (tabel 7.1). Het batig saldo over 2015 op het HHT budget bedraagt € 2,5 mln. (75% van het budget). Het is aannemelijk dat de besteding zo'n € 350.000 (ofwel totaal € 1,2 mln. c.q. 35%) groter zou zijn geweest als het lage uurtarief vanaf begin 2015 van toepassing was geweest en niet vanaf 20 april 2015 (zie ook paragraaf 3.3). De regeling blijft ook in 2016 van kracht. Het is nog niet duidelijk wat de gemeente na 2016 met deze regeling gaat doen.

Inwoners kunnen zelf beslissen of zij (extra) uren ondersteuning inkopen tegen het verlaagd tarief. De klant koopt deze uren rechtstreeks in een aanbieder die door de gemeente is gecontracteerd voor de reguliere HbH. De ervaring van aanbieders leert dat klanten die de HHT gebruiken gemiddeld 1 uur per week extra afnemen met de HHT.<sup>103</sup> Tabel 3.8 (hoofdstuk 3) geeft hiervan een specificatie.

De HHT was bedoeld voor een brede doelgroep in het kader van de Wmo (zie kader in paragraaf 1.1), maar wordt in praktijk vooral gebruikt door klanten met HbH1, omdat deze groep (anders dan HbH2) is geconfronteerd met de effecten van het gewijzigde beleid. Deze groep omvat in 2015 circa 4.000 klanten. Uitgaande van een gemiddelde kostprijs per uur HbH van € 21,80 en een eigen bijdrage van € 5 draagt de gemeente uit het HHT-budget per uur gemiddeld € 16,80 bij. Bij een jaarlijks budget van € 3,4 mln. zijn dan 200.000 uren beschikbaar. Dat is gemiddeld 50 uur per HbH1-klant per jaar ofwel een uur per week. De onderbenutting op dit budget hangt samen met het feit dat 25% van de HbH1 klanten ervan gebruik maakt.

Het is echter de vraag of het reëel is te veronderstellen dat het hele HHT-budget zal worden aangesproken door de huidige populatie klanten HbH1. In de telefonische enquête zijn vragen opgenomen over de bekendheid met HHT, het huidige gebruik ervan en mogelijke gebruik in de toekomst. Samengevat is het beeld als volgt:

- ◆ 76% is bekend met de HHT-regeling en 30% van deze groep maakt er gebruik van, meestal voor 1 tot 1,5 uur per week;
- ◆ 70% maakt geen gebruik, ofwel omdat men het niet nodig heeft (30%), ofwel om financiële redenen (geen geld, te duur e.d.);
- ◆ 24% is niet bekend met de HHT-regeling en van deze groep zou 14% wel, 20% misschien en 46% geen gebruik maken van HHT;
- ◆ samengenomen is de verwachting dat 64% van alle respondenten geen gebruik zal maken van HHT, 3% wil dat in de toekomst wel en 10% weet het (nog) niet;

<sup>102</sup> Ministerie van BZK (15 september 2015). *Septemercirculaire Gemeentefonds 2015*. Landelijk was in 2015 € 129 miljoen beschikbaar voor de HHT en in 2016 € 141 miljoen.

<sup>103</sup> College van B&W (12 oktober 2015). *Toezeggingen HbH*. Commissiebrief.

- ◆ van de respondenten maakt 23% al gebruik van HHT (een aandeel dat overigens goed aansluit bij het feitelijk gebruik van HHT zoals weergegeven in tabel 3.8);
- ◆ met een slag om de arm vanwege de groep die het (nog) niet weet is aannemelijk dat circa 7% van de respondenten alsnog HHT-uren zou bijkopen, waarmee de totale gebruikers HbH1 mét HHT op tenminste 30% zou uitkomen.

Uitgaande van zo'n 4.000 klanten HbH1 in 2015 zouden er dus potentieel 280 HHT-klanten bij kunnen komen. Met het ervaringscijfer over 2015 van gemiddeld 58 bijgekochte HHT-uren op jaarbasis per klant, zou dat kunnen resulteren in 16.240 extra uren per jaar, waarmee een extra beslag van circa € 275.000 op het HHT-budget is gemoeid. Deze exercitie maakt aannemelijk dat minstens de helft van het HHT-budget in 2016 niet benut zal worden.<sup>104</sup>

#### 7.3.4 Eigen bijdragen

In hoofdstuk 2 is de systematiek van de eigen bijdrage beschreven en is aangegeven welke beleidskeuzen de gemeente daarbij kan maken en heeft gemaakt. Het CAK legt de eigen bijdragen voor verschillende wetten (Wmo 2015, Wlz, Jeugdwet) op, int deze en draagt ze af aan de gemeente. De eigen bijdragen vormen een substantiële post aan de batenkant. Het CAK rapporteert hierover per wet. In de reguliere rapportages verstrekt het CAK geen gedetailleerd inzicht in de hoogte van de geïnde eigen bijdragen per soort voorziening of per klant. Exacte toedeling van bijdragen aan voorzieningen is ook niet mogelijk, omdat de bijdrage betaald wordt over het geheel van Wmo-voorzieningen die een klant gebruikt.

Voor de Wmo bedroeg de afdracht over 2014 circa € 4,5 mln. Over 2015 was de afdracht voor de Wmo 2015, Beschermd Wonen en Jeugdwet samen ongeveer € 7,6 mln.<sup>105</sup> De gemeente ontvangt een totaal bedrag aan geïnde eigen bijdragen en deelt dat vervolgens toe aan de desbetreffende prestatiedoelstellingen binnen het programma Maatschappelijke Ondersteuning van de begroting. In de Programmabegroting 2015 is € 4 mln. per jaar toebedeeld aan het product voor de individuele verstrekkingen Wmo. Deze inkomsten worden echter niet exclusief gebruikt als dekking voor de kosten van individuele Wmo-verstrekkingen.

Het zou de gemeente helpen wanneer een meer specifiek inzicht in de eigen bijdragen voor onderscheiden voorzieningen binnen de Wmo 2015 mogelijk is. Op basis daarvan is beter te ramen hoe het gebruik zich ontwikkelt en welke financiële consequenties dat kan hebben. In juli 2016 heeft het CAK deze informatie eenmalig aan de gemeente verstrekt, ten behoeve van het onderzoek naar de omvang van de basisvoorziening HbH.

<sup>104</sup> Op basis van de beschikbare managementinformatie voor de HHT over 2016 wordt door de gemeente € 1,5 mln. aan kosten verwacht. De rekenkamer merkt op dat dit elkaar niet tegenspreekt.

<sup>105</sup> CAK Vierwekelijks rapportage Wmo Gemeente Utrecht Zorgjaar 2015/2016 Peildatum 30-3-2016; aanvullende informatie W&I/MvR 1 juni 2016.

Uit de telefonische enquête onder klanten HbH komt naar voren dat een aanzienlijk deel (bijna 42%) van de klanten een groot (19%) dan wel een beetje (22%) een probleem heeft met de hoogte van de eigen bijdrage. Voor 53% is dit geen probleem. Weinig verrassend is dat huishoudens met een hoger netto inkomen (vanaf € 2000 netto) de eigen bijdrage minder vaak als een probleem beschouwen (74% geen probleem). Maar opvallend is dat de eigen bijdrage als een groot probleem ervaren wordt door zowel huishoudens met een minimuminkomen als door huishoudens met een netto inkomen van € 1500 – 2000 per maand.

Klanten die vóór 2015 al HbH ontvingen is gevraagd of de eigen bijdrage omhoog of omlaag is gegaan. Van hen die deze vraag konden beantwoorden gaf 62% aan dat de eigen bijdrage is gestegen. Deze stijging zal vooral het gevolg zijn van de afschaffing van de Wtcg-korting. Uit de enquête blijkt dat de meest respondenten een laag inkomen hebben en daardoor minder dan € 30 per periode van 4 weken betalen (61%). De meeste andere klanten hebben een inkomen tussen het minimum en modaal en betalen € 30 – € 50 (20%) of € 50 – € 100 (10%) per 4 weken.

Gelet op het feit dat veel HbH-klanten beschikken over een lager inkomen, is niet verrassend dat deze eigen bijdragen bij een grote groep klanten toch als problematisch wordt ervaren. Dit bleek ook bij een aantal verdiepende gesprekken, waarbij het bijkopen van uren via de HHT – ondanks het lage tarief van € 5 – lang niet voor iedereen financieel haalbaar was.

## BIJLAGE 1. NORMENKADER

Onderstaand normenkader is gehanteerd bij het rekenkameronderzoek naar hulp bij het huishouden. Per onderzoeksvraag zijn vooraf meerdere normen geformuleerd. Naast de beoordeling of de norm is behaald, is ook een korte nadere toelichting gegeven bij het gegeven oordeel. De verdere uitwerking is terug te vinden in de genoemde hoofdstukken.

Vraag 1 (gebruik)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ De gemeente heeft inzicht in de omvang en de samenstelling van de gebruikersgroep van hulp bij het huishouden en veranderingen daarin ten opzichte van 2014.</li> </ul>	Hoofdstuk 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Ja, vanuit de registratie bij W&amp;I is inzicht in de omvang en samenstelling van de gebruikersgroep. Ook de ontwikkeling in loop van de jaren is hieruit op te maken.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ De gemeente heeft inzicht in de soort hulp die gebruikers hebben gevraagd en gekregen.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Ja, de gemeente kan inzichtelijk maken hoeveel inwoners hulp bij het huishouden hebben aangevraagd en hoe hierover is besloten.</li> </ul>
Vraag 2 (informatie-voorziening)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ De gebruikte informatiekkanalen sluiten aan bij de omvang en de samenstelling van de klantenpopulatie van hulp bij het huishouden.</li> </ul>	Hoofdstuk 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Deels, focus op mondelinge communicatie en formele schriftelijke correspondentie sluiten aan bij de doelgroep. Internet is voor een groot deel van de doelgroep niet geschikt, daarom is meer inhoudelijke schriftelijke informatie en schriftelijke terugkoppeling gewenst.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ De instrumenten om de klanten te informeren worden adequaat ingezet.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Deels. Voor extra kwetsbare klanten zonder sociaal netwerk kan de informatievoorziening worden verbeterd.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ De gemeente verstrekt informatie die voor de klanten duidelijk en toereikend is, met name voor wat betreft:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ soorten beschikbare hulp en keuzes die de klant kan maken (aanbieders, PGB/ZIN, HbH/HHT);</li> <li>◇ wijze van aanvragen;</li> <li>◇ hoogte eigen bijdrage;</li> <li>◇ mogelijkheden voor bezwaar/ beroep.</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Deels, soorten hulp en keuze worden niet altijd toegelicht, de wijze van aanvragen is helder, over de hoogte van de eigen bijdrage wordt niet inhoudelijk gecommuniceerd, mogelijkheden en wijze van bezwaar komen duidelijk in de beschikkingsbrief aan de orde.</li> </ul>

Vraag 3 (klantervaring)	Beschrijvende vraag gericht op de aspecten: <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ tevredenheid over de behandeling van aanvragen voor hulp bij het huishouden door het Wmo-loket;</li> <li>◆ tevredenheid van klanten over de hulp bij het huishouden die zij van de gemeente krijgen;</li> <li>◆ eventuele neveneffecten van het beleid;</li> <li>◆ ideeën die klanten hebben om de hulp bij het huishouden goedkoper of beter te maken;</li> <li>◆ draagvlak voor het beleid van de gemeente.</li> </ul>	Hoofdstuk 5	Geen oordeel, beschrijvende vraag. Er is een hoge mate van tevredenheid over de behandeling van (recente) aanvragen door het Wmo-loket. De ervaringen tijdens de periode van de herindicaties 2014 (n.a.v. de bezuinigingen) zijn negatiever. Er is tevredenheid onder klanten over de voorziening in het algemeen en de kwaliteit van de hulp, maar minder over het aantal uren hulp dat zij van de gemeente ontvangen. Belangrijke neveneffecten zijn toegenomen werkdruk voor de hulpen, en toegenomen kosten voor klanten en een afnemende gezondheid (welzijn) van sommige klanten. Ideeën van klanten richten zich vooral op het verbeteren van de voorziening. Het draagvlak voor het gemeentelijk beleid is beperkt.
Vraag 4 (doelbereiking)	◆ Het resultaat van de hulp bij het huishouden is dat de klant beschikt over een schoon en leefbaar huis.	Hoofdstuk 6	Deels, de helft van de klanten (51%) slaagt er met de toegewezen uren hulp bij het huishouden van de gemeente in om het huis voldoende tot goed schoon en leefbaar te houden volgens de norm van de klant zelf.
Vraag 5 (eigen kracht)	◆ Klanten en hun mantelzorgers zijn in staat tot het grotere beroep dat de gemeente doet op de eigen kracht van klanten.	Hoofdstuk 6	Nee, vermindering van uren hulp bij het huishouden zorgt vooral voor minder schoonmaakwerk, klanten hebben na de bezuinigingen weinig extra schoonmaakhulp gekregen uit het eigen netwerk.
Vraag 6 (kosten)	◆ De gemeente heeft inzicht in het beschikbare budget, de geraamde en gerealiseerde baten en lasten van hulp bij het huishouden.	Hoofdstuk 7	Deels, de gemeente heeft door vele (ook tussentijdse) veranderingen beperkt of vertraagd inzicht en de gewenste detaillering (naar soorten HbH) ontbreekt. Het CAK geeft in reguliere overzichten geen inzicht in de omvang van de eigen bijdragen voor HbH.
	◆ De gemeente heeft de beoogde bezuiniging gerealiseerd.		Ja, de beoogde bezuiniging is geheel gerealiseerd, over de afgelopen jaren is een aanzienlijk batig saldo voor HbH ontstaan.

## BIJLAGE 2. AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN

Aanbieder	Professionele organisatie die de gemeente Utrecht gecontracteerd heeft voor het leveren van hulp bij het huishouden op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning of via de Huishoudelijke Hulp Toelage. In Utrecht zijn dat 14 organisaties die vaak ook andere vormen van ondersteuning of thuiszorg leveren.
Algemene voorziening	Een algemene voorziening bestaat uit diensten of activiteiten gericht op maatschappelijke ondersteuning die zonder voorafgaand onderzoek naar de behoeften, persoonskenmerken en mogelijkheden van de gebruikers toegankelijk zijn voor iedereen of voor nader afgebakende bevolkingsgroepen.
BZK	(Ministerie van) Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties
CAK	Centraal Administratiekantoor, een publieke dienstverlener die in opdracht van de overheid regelingen uitvoert.
HbH	Hulp bij het huishouden
HbH1	Hulp bij het huishouden zonder hulp bij de regie over het huishouden
HbH2	Hulp bij het huishouden met hulp bij de regie over het huishouden
HHT	Huishoudelijke hulp toelage
Maatwerkvoorziening	Een individuele voorziening, in de Wmo 2015 aangeduid met maatwerkvoorziening, is een op de behoeften, persoonskenmerken en mogelijkheden van een persoon afgestemd geheel van diensten, hulpmiddelen, woningaanpassingen en andere maatregelen ter ondersteuning van de zelfredzaamheid, de participatie en de bescherming van burgers.
MO	Gemeente Utrecht, Maatschappelijke Ontwikkeling
PGB	Persoonsgebonden budget
SVB	Sociale verzekeringsbank
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VWS	(Ministerie van) Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W&I	Gemeente Utrecht, Werk en Inkomen
Wlz	Wet langdurige zorg
Wmo	Wet maatschappelijke ondersteuning
Wtcg	Wet tegemoetkoming voor chronisch zieken en gehandicapten
ZIN	Zorg in natura
Zvw	Zorgverzekeringswet

## BIJLAGE 3. GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN

De hieronder genoemde documenten vormen de kerndocumenten waarop de bevindingen van de rekenkamer met name zijn gebaseerd. Voor dit onderzoek zijn veel meer bronnen bestudeerd dan hier weergegeven.

### Gemeente Utrecht

- ◆ Gemeente Utrecht (21 januari 2013). *Verordening Rekenkamer Utrecht 2013 (raadsbesluit van 10 januari 2013)*. Gemeenteblad Jaargang 2013, Nr. 4.
- ◆ Gemeente Utrecht (juli 2013). *Kadernota meedoen naar vermogen*. Beleidsnota.
- ◆ Gemeente Utrecht (december 2013). *Meedoen naar Vermogen. Wmo uitvoeringsplan eerste fase: van kaders stellen naar inrichten, naar uitvoeren*. Beleidsnota.
- ◆ Gemeente Utrecht (11 juli 2014). *Hulp bij het huishouden*. Commissiebrief, (kenmerk 14.044108).
- ◆ Gemeente Utrecht (juli 2014). *Meedoen naar Vermogen. Wmo uitvoeringsplan tweede fase: van inrichten naar uitvoeren*. Beleidsnota.
- ◆ Gemeente Utrecht (2014). *Raamovereenkomst Hulp bij het huishouden*; met bijlage Leveringsafspraken HbH (kenmerk 14.MO.116).
- ◆ Gemeente Utrecht (september 2014). *Bijlage: Beschrijving van de werkzaamheden in de collectieve voorziening*.
- ◆ Gemeente Utrecht (september 2014). *Verslag bijeenkomst 1<sup>e</sup> overlegtafel HbH*, 3 september 2014.
- ◆ Gemeente Utrecht (september 2014). *Verslag bijeenkomst 2<sup>e</sup> overlegtafel HbH*, 10 september 2014.
- ◆ Gemeente Utrecht (september 2014). *Verslag bijeenkomst 3<sup>e</sup> overlegtafel HbH*, 24 september 2014.
- ◆ Gemeente Utrecht (oktober 2014). *Notulen Vergadering Gemeenteraad Utrecht, 23e vergadering – 30 oktober 2014, avond*.
- ◆ Gemeente Utrecht (5 november 2014). *Verordening maatschappelijke ondersteuning 2015 (raadsbesluit van 30 oktober 2014)*. Verordening gemeente Utrecht 2014, nr. 15. Gemeenteblad jaargang 2014, nr. 62501.
- ◆ College van B&W (2 december 2014). *Herbeoordeling Hulp Bij het Huishouden*. Commissiebrief, kenmerk 14.502041.
- ◆ College van B&W (28 januari 2015). *HBH en toezeggingen beleidsregels WMO*. Commissiebrief, kenmerk 15.501173.
- ◆ Gemeente Utrecht (4 februari 2015). *Besluiten en actiepunten Plenair Overleg Contracttafel HBH 2015*.
- ◆ Gemeente Utrecht (17 februari 2015). *Beleidsregels Wmo 2015*. Gemeenteblad Jaargang 2015 Nr. 13718.
- ◆ Gemeente Utrecht (4 maart 2015). *Aanpak ondersteuning transitie HBH. Instellen team huishoudcoaches*. Bijlage bij raadsbrief van 11 maart, kenmerk 15.502506. Aanpak ondersteuning transitie HBH, beantwoording SV 42.
- ◆ College van B&W (11 maart 2015). *Aanpak ondersteuning transitie HBH, beantwoording SV 42*. Brief aan de gemeenteraad, kenmerk 15.502506.

- ◆ Gemeente Utrecht (april 2015). *Utrechters Digivaardig?* Afdeling Onderzoek.
- ◆ Gemeente Utrecht (21 mei 2015). *Voorjaarsnota 2015 en Eerste Bestuursrapportage 2015*.
- ◆ Wethouder M.F.M. Jongerius (12 oktober 2015). *Toezeggingen HbH*. Commissiebrief, kenmerk 15.509745.
- ◆ Wethouder M.F.M. Jongerius (4 november 2015). *Toezegging commissievergadering verlengde inzet van huishoudcoaches*. Commissiebrief, kenmerk 15.511677.
- ◆ Gemeente Utrecht (14 januari 2016). *Verordening Wet Maatschappelijke Ondersteuning Utrecht 2016 (raadsbesluit van 14 januari 2016)*. Verordening van Utrecht 2016, nr. 2. Gemeenteblad jaargang 2016, nr. 0.
- ◆ Gemeente Utrecht (29 januari 2016). *Beleidsregels Wmo 2016*. Gemeenteblad Jaargang 2016 Nr. 10565.
- ◆ College van B&W (22 februari 2016). *Contract TSN*. Commissiebrief, kenmerk 14.6501400.
- ◆ Wethouder K. Diepeveen (23 februari 2016). *Beantwoording toezeggingen 17 december 2015*. Commissiebrief, kenmerk 16.501638. (over de HHT)
- ◆ College van B&W (22 maart 2016). *3e voortgangsrapportage Meedoen naar vermogen*. Commissiebrief, kenmerk 16.502319.
- ◆ Gemeente Utrecht (10 mei 2016). *Jaarstukken 2015, Voorjaarsnota 2016 en Eerste Bestuursrapportage 2016*.
- ◆ Wethouder K. Diepeveen (18 mei 2016). *Uitspraak Centrale Raad van Beroep over huishoudelijke hulp*. Commissiebrief, kenmerk 16.503935.
- ◆ College van B&W (7 juni 2016). *Beantwoording schriftelijke raadvragen*, kenmerk 16.504424.
- ◆ Gemeente Utrecht (15 juni 2016). *Besluiten en actiepunten Contracttafel HBH*.

#### **Anderen**

- ◆ Binnenlands Bestuur (16 februari 2016). *Gemeenten draaien weinig aan 'knoppen' eigen bijdrage*.
- ◆ BZK (16 september 2014). *Gemeentefonds. Septemercirculaire 2014*.
- ◆ BZK (11 december 2014). *Gemeentefonds Decemercirculaire 2014*.
- ◆ BZK (1 juni 2015). *Gemeentefonds Meicirculaire 2015*.
- ◆ BZK (15 september 2015). *Gemeentefonds. Septemercirculaire 2015*.
- ◆ BZK (14 december 2015). *Gemeentefonds Decemercirculaire 2015*.
- ◆ BZK (juni 2016). *Gemeentefonds Meicirculaire 2016*.
- ◆ CBS (3 juni 2016). *Acht procent van de Nederlanders nooit op internet*. Website CBS.
- ◆ CAK (mei 2016), *Vierwekelijkse rapportage Wmo - Gemeente Utrecht - Zorgjaar 2015/2016 - Peildatum 30-3-2016*.
- ◆ Centrale Raad voor Beroep (18 mei 2016). Uitspraken in zaaknr. 15-4490 WMO15 (ECLI:NL:CRVB:2016:1402), 15-5356 WMO15 (ECLI:NL:CRVB:2016:1403) en 16-948 WMO15 (ECLI:NL:CRVB:2016:1404).
- ◆ Gemeente Amstelveen (12 februari 2015). *Klanttevredenheidsonderzoek hulp bij het huishouden*.

- ◆ Gemeente Roosendaal (november 2015). *Klanttevredenheidsonderzoek Hulp bij het huishouden.*
- ◆ I&O Research (3 september 2015). *Is het resultaat goed?* Onderzoek naar het resultaatgerichte werken bij maatwerkvoorzieningen in de gemeente Enschede.
- ◆ I&O Research (oktober 2015). *Cliëntervaring in beeld.* Casestudies Gemeente Amersfoort. Eerste ervaringen met de nieuwe zorgdienstverlening.
- ◆ Labyrinth Onderzoek & Advies en Verwey-Jonker Instituut (maart 2016). *Cliëntervaringsonderzoek Wmo & Jeugd Utrecht 2015/2016.*
- ◆ Movisie (9 februari 2016). *Inzet van huishoudelijke hulp. Keuzes voor gemeenten.*
- ◆ Nationale ombudsman (23 maart 2016). *Een onverwacht hoge rekening. Onderzoek van de Nationale ombudsman naar de informatieverstrekking over de eigen bijdrage in gevolge de Wmo.*
- ◆ Rechtbank Midden Nederland (9 maart 2015). Tussenuitspraak in zaaknummer UTR 15/98-T (ECLI:nl:RBMNE:2015:1394). [twee bestuursrechtelijke zaken waarbij de eisers het niet eens zijn met de hoogte van het PGB].
- ◆ Regering VVD-PvdA (2012). *Bruggen slaan Regeerakkoord VVD-PvdA, 29 oktober 2012.*
- ◆ SCP (mei 2016). *Overall rapportage sociaal domein 2015. Rondom de transitie.*
- ◆ Staatssecretaris van VWS (14 april 2016). *Brief Zorg en maatschappelijke ondersteuning.* Tweede Kamer, vergaderjaar 2015-2016, 29 538, nr. 212.
- ◆ Tweede Kamer (19 mei 2016). *Thuiszorg. Motie van het lid Keijzer.* Tweede Kamer, 23 235, nr. 154.
- ◆ U-Centraal (24 september 2015). *UC Rapportage Huishoudcoaches september 2015.* [Bijlage bij commissiebrief dd. 12 oktober 2015.]
- ◆ U-Centraal (5 januari 2016). *EIND Rapport Project Huishoudcoaches.*
- ◆ *Uitvoeringsbesluit Wmo 2015.* Besluit van 27 oktober 2014, houdende regels ter uitvoering van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015. Staatsblad, jaargang 2014, nr. 420.
- ◆ VNG (3 juni 2016). *Wmo uitspraken Centrale raad van Beroep 18 mei 2016.* Ledenbrief 16/042.
- ◆ VNG (20 juli 2016). *Reparatiemogelijkheden i.v.m. de Wmo uitspraken van de CRvB van 18 mei 2016.* Ledenbrief 16/063.
- ◆ VWS (14 januari 2014). *Regels inzake de gemeentelijke ondersteuning op het gebied van zelfredzaamheid, participatie, beschermd wonen en opvang (Wet maatschappelijke ondersteuning 2015).* Memorie van Toelichting. Tweede Kamer, 33 841, nr 3.
- ◆ VWS (24 april 2013). *Resultaten zorgoverleg.* Brief aan de Tweede Kamer, zonder kenmerk.
- ◆ VWS (25 april 2013). *Hervorming van de langdurige zorg: naar een waardevolle toekomst.* Brief aan de Tweede Kamer, kenmerk 114352-103091-LZ.
- ◆ VWS (7 juli 2014). *Stand van zaken arbeidsmarkt zorg.* Brief aan de Tweede Kamer, kenmerk 643561-123647-MEVA.
- ◆ VWS (3 oktober 2014). *Stand van zaken huishoudelijk hulp toelage.* Brief aan de Tweede Kamer, kenmerk 672557-126937-MEVA.

- ◆ VWS (4 december 2015). *Toekomstvaste langdurige zorg en ondersteuning*. Brief aan de Tweede Kamer, 29 282, nr. 238.
- ◆ VWS (2 mei 2016). *Voortgang en ambitie Wmo, volwaardig meedoen*. Brief aan de Tweede Kamer, kenmerk 954002-149168-DMO.
- ◆ *Wet Maatschappelijke Ondersteuning 2015*. Wet van 9 juli 2014, houdende regels inzake de gemeentelijke ondersteuning op het gebied van zelfredzaamheid, participatie, beschermd wonen en opvang. Staatsblad, jaargang 2014, nr. 280.

## BIJLAGE 4. GERAADPLEEGDE EN GEÏNTERVIEWDE PERSONEN

### **Gemeente Utrecht**

- ◆ De heer E. Benning, teamleider Wmo-loket, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw I. Bosma, Wmo-consulent, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw F. Bouwens, medewerker Informatie en Advies Wmo, Werk & Inkomen
- ◆ De heer K. Diepeveen, wethouder Zorg en Maatschappelijke Ondersteuning
- ◆ Mevrouw N. van Ginkel, sr. contractmanager BKO team beleid en contractmanagement, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw L. Hakkam-Baza, Wmo-consulent, Werk & Inkomen
- ◆ De heer B. van Hell, Wmo-consulent, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw B. van den Hoeven, Wmo-consulent, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw G. Houtman, beleidsadviseur, Maatschappelijke Ontwikkeling
- ◆ De heer H. van Impelen, functionaris gegevensbescherming (FG), Concernmanagement IPM, Bestuurs- en Concernstaf
- ◆ Mevrouw F. de Jager, Wmo-consulent, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw N. Jagoui, teamleider Wmo-loket, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw H. Klomp, Wmo-consulent, Werk & Inkomen
- ◆ De heer W. van Leeuwen, manager Maatschappelijke Ontwikkeling
- ◆ De heer J. Luichjenbroer, Business Control en financieel beheer, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw J. Manshanden, themadirecteur Sociaal
- ◆ Mevrouw S. Ockels, Wmo-consulent, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw J. Pijnacker, beleidsadviseur Maatschappelijke Ontwikkeling
- ◆ De heer M. van Rhee, assistent business controller, Werk & Inkomen
- ◆ De heer W. Romijn, kwaliteitsanalist, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw M. Schelvis, Wmo-consulent, Werk & Inkomen
- ◆ Mevrouw T. Tom, hoofd Maatschappelijke Ontwikkeling
- ◆ De heer R. Tromp, accountmanager Samenleving en Gezondheid, IB Onderzoek
- ◆ De heer J.N. Wigboldus, bestuursadviseur, Bestuurs- en concernstaf

### **Aanbieders van hulp bij het huishouden**

- ◆ Mevrouw H. Groenendijk, divisie manager Thuis, Axion Continu
- ◆ Mevrouw T. Proper, afdeling Huishoudelijke Hulp, Axion Continu
- ◆ De heer F. Werring, manager bedrijfsvoering, Axion Continu
- ◆ Mevrouw S. Bruinsma, beleidsmedewerker, Curam Zorg
- ◆ Mevrouw A. Kap, directeur, Curam Zorg
- ◆ Mevrouw H. El Arbaji, directeur extern, Hart voor Nederland
- ◆ Mevrouw K. Berrens, coördinator huishouding, Hart voor Nederland
- ◆ Mevrouw S. Godee, Wmo-coördinator, Joost Zorgt
- ◆ De heer K. van der Spek, vestigingsmanager Utrecht, Joost Zorgt
- ◆ De heer M. Rigter, manager, Thuishulp Zorgzaam
- ◆ De heer B. van 't Hof, operationeel manager, Tzorg

### **Medewerkers hulp bij het huishouden**

- ◆ Mevrouw B. Biemans, Tzorg
- ◆ Mevrouw M. Brouwer, Curam
- ◆ Mevrouw C. Brouwer, Stichting Zorgwacht
- ◆ Mevrouw D. van den Hagen, Joost Zorgt
- ◆ Mevrouw A. Hemmet, Kleurrijk Zorg
- ◆ Mevrouw S. Koekenbier, Axion Continu
- ◆ Mevrouw T. Koot, Thuiszorg Hart voor Nederland
- ◆ Mevrouw A. Scherrenberg, Tzorg
- ◆ De heer H. Stapper, Thuiszorg Het Centrum
- ◆ Mevrouw L. Vermaas, Zorgassist
- ◆ Mevrouw D. Weldam, Zorgzaam
- ◆ Mevrouw L. van de Wijngaard, Tzorg
- ◆ Mevrouw M. Williams, Tzorg
- ◆ De heer L. de Winter, PrivaZorg

### **Overig**

- ◆ De heer M. van Andel, (voormalig) voorzitter WMO cliëntenraad
- ◆ Mevrouw A. van den Berg, steunpunt mantelzorg, U-Centraal
- ◆ Mevrouw L. Bosten, directeur Dimensus
- ◆ De heer A. Burger, lid WMO cliëntenraad en Cosbo Ouderenbonden
- ◆ Mevrouw M. Haaxma, adviseur Vrijwilligerscentrale Utrecht
- ◆ Mevrouw J. Hontscharenko, stadscoördinator Humanitas
- ◆ Mevrouw A. de Jong, lid WMO cliëntenraad en directeur Solgu
- ◆ Mevrouw G. Oosterbaan, FNV/ Wij zijn de thuiszorg, vrijwilligster
- ◆ De heer F. van der Pas, lid WMO cliëntenraad
- ◆ Mevrouw S. van Veen-Batenburg, voorzitter WMO cliëntenraad
- ◆ De heer W. Verbeek, regiocoördinator Handje helpen
- ◆ De heer H. Verhorst, directeur Dimensus

### **Wmo Klanten hulp bij het huishouden**

Via een telefonische enquête hebben 476 klanten uit de gemeente Utrecht informatie gegeven over hun ervaringen met hulp bij het huishouden.

Met 37 klanten is mondeling een verdiepend interview gehouden. Hun namen zijn niet vermeld, omdat wij deze klanten anonimiteit beloofd hebben.

## BIJLAGE 5. VERANTWOORDING ONDERZOEKSMETHODE

Ter beantwoording van de onderzoeksvragen heeft de rekenkamer de volgende methoden gebruikt om gegevens te verzamelen:

- ◆ analyse van documenten, zoals beleidsnota's en brieven, voortgangsrapportages, wet- en regelgeving, onderzoeksrapporten, contracten met en verantwoordingsinformatie van professionele aanbieders van hulp bij het huishouden m.b.t. klanttevredenheid, rechtelijke uitspraken;
- ◆ analyse van gegevens over aantal klanten en financiën uit gemeentelijke registraties en CAK-rapportages;
- ◆ interviews met betrokken organisatieonderdelen van de gemeente (W&I incl. Wmo-loket en MO);
- ◆ interviews met andere betrokken partijen, waaronder door de gemeente gecontracteerde aanbieders van hulp bij het huishouden, organisaties voor informele zorg (vrijwilligersorganisaties) en cliënten (Wmo-raad);
- ◆ groepsinterviews met professionals die rechtstreeks contact hebben met klanten: personeelsleden van de aanbieders die hulp bij het huishouding leveren en medewerkers van het Wmo-loket;
- ◆ meelopen met Wmo-loket (2<sup>e</sup> lijn telefoon, keukentafelgesprekken en telefonische intakes);
- ◆ een telefonische enquête onder klanten die via de gemeente hulp bij het huishouden krijgen;
- ◆ interviews thuis met klanten (en desgewenst hun mantelzorgers) met een indicatie voor hulp bij het huishouden van de gemeente;
- ◆ opvragen van informatie die de gemeente en aanbieders van hulp bij het huishouden hebben over de klanttevredenheid en doelbereiking.

Het onderzoek was als volgt afgebakend:

- ◆ Het perspectief van de klant staat in dit onderzoek centraal. De gevolgen van de bezuinigingen voor aanbieders van hulp bij het huishouden, het personeel van deze aanbieders en mantelzorgers zijn niet onderzocht.
- ◆ Het onderzoek richt zich op alle vormen van hulp om het huis schoon te houden die (mede) door de gemeente wordt betaald (HbH en HHT; zorg in natura en zorg via een persoonsgebonden budget). Hulp bij medische en persoonlijke verzorging aan huis die uit de zorgverzekering wordt betaald, valt buiten het onderzoek.
- ◆ De telefonische enquête en interviews thuis zijn alleen gehouden onder klanten met hulp bij het huishouden die zelf de regie over hun huishouding voeren (HbH1, HbH-PGB, al dan niet met HHT).
- ◆ Wij hebben ons vooral gericht op de huidige situatie en de ervaringen daarmee, zodat de gemeente de verworven inzichten kan gebruiken bij de verdere ontwikkeling of bijstelling van het beleid in de toekomst. De wijze waarop de bezuinigingen zijn voorbereid en uitgevoerd en de wijze waarop bezwaar- en

beroepsprocedures zijn verlopen zijn beknopt beschreven, maar niet grondig geëvalueerd.

### Telefonische enquête

Voor de telefonische enquête is een aselechte steekproef getrokken uit de lijst klanten met geldend recht op hulp bij het huishouden op 8 maart 2016 waarvan geen overlijdensdatum bekend was en het telefoonnummer was geregistreerd. Dat waren 4.609 klanten. Om een evenredige vertegenwoordiging te garanderen van klanten met zorg in natura, klanten met een PGB, klanten met de basisvoorziening van 78 uur per jaar en klanten met meer hulp, is de steekproef per subgroep getrokken (gestratificeerd).

De steekproef van 1000 personen is aselekt getrokken uit de vier afgesproken deelmassa's en bevatte:

- ◆ 149 personen met recht op HbH 1 ZIN en meer dan 1,5 uur recht per week;
- ◆ 689 personen met recht op HbH 1 ZIN en 1,5 uur recht per week;
- ◆ 63 personen met recht op HbH PGB en meer dan 1,5 uur recht per week;
- ◆ 99 met recht op HbH 1 PGB en 1,5 uur recht per week.

Sommige personen uit de steekproef bleken met een dubbel recht in de administratie voor te komen, doordat het voorgaande recht ten onrechte niet was afgesloten. De samenstelling van de steekproef na correctie is vermeld in tabel 1.

**Tabel 1** Samenstelling klantenbestand, steekproef en respons bij de telefonische enquête

Verstrekking	Aantal uren hulp per jaar	Totaal aantal klanten	% klanten	Aantal klanten met telefoon	Aantal klanten in steekproef <sup>1</sup>	% in steekproef	Aantal klanten in respons	% in respons
Hulp bij het huishouden (HbH 1) Zorg in Natura	78	3.257	68,3	3.178	688	68,9	336	70,6
	Ander aantal	710	14,9	688	151	15,1	82	17,2
Hulp bij het huishouden PGB	78	493	10,3	453	97	9,7	38	8,0
	Ander aantal	309	6,5	290	63	6,3	20	4,2
Totaal aantal klanten		4.769	100%	4.609	999	100%	476	100%

De klanten zijn benaderd in de periode 24 maart tot en met 6 april 2016. De bereidheid tot medewerking bleek hoog. In totaal hebben 476 klanten aan de telefonische enquête meegewerkt (respons 47,6%). De redenen voor non-respons zijn vermeld in tabel 2. Het aantal klanten dat bereikt werd en mee kon doen maar dat niet wilde, is zeer beperkt.

**Tabel 2** Respons en reden voor non-respons respons bij de telefonische enquête

Reactie op telefonische enquête	Aantal klanten	% klanten
Heeft vragenlijst beantwoord	476	47,6
Niet bereikt na minimaal 5 belpogingen	290	29,0
Verkeerd of niet werkend telefoonnummer	58	
Niet in staat vanwege ziekte/ ouderdom	39	
Geen tijd/ geen zin/ werkt nooit mee	56	
Zonder opgave van reden	6	
Zeer onvolledige beantwoording	3	
Geen vertrouwen	2	
Ontvangt geen hulp bij het huishouden meer	42	
Overige redenen of reeds ondervraagd	27	
	999	100%

### **Verdiepende mondeling interviews**

Tijdens de telefonische enquête is gevraagd of de klant bereid was deel te nemen aan een verdiepend gesprek bij de klant thuis. 186 klanten waren hiertoe bereid. Met 37 klanten hebben wij een verdiepend mondeling interview aan huis gehouden. De helft van deze klanten had tijdens het interview aangegeven dat de hulp toereikend was om een schoon en leefbaar huis te realiseren (19x), de andere helft niet (18x). Verder is gestreefd naar een zo groot mogelijke variatie in de klanten naar leeftijd (van 33 tot 100 jaar), etnische achtergrond, vorm van de hulp (in natura of PGB), woonwijk, etc.

De groep klanten waarmee verdiepende interviews zijn gehouden was als volgt samengesteld:

- ◆ Het lukt goed/voldoende om een schoon en leefbaar huis te realiseren: 19x; dit lukt matig, slecht of niet: 18x;
- ◆ klant had al hulp voor 1-1-2015: 24x, klant kreeg voor het eerst hulp in 2015 of 2016 (na de bezuinigingen): 13x;
- ◆ Klant krijgt zorg in natura: 34x, klant heeft een PGB: 3x.

De gesprekken zijn gevoerd in de periode van dinsdag 19 april tot en met donderdag 19 mei 2016. Onderwerpen van gesprek waren: de ontwikkeling van de hulpvraag en de hulp de afgelopen jaren, de informatievoorziening, de aanvraagprocedure en indicatiestelling, de continuïteit en kwaliteit van de hulp, de gevolgen van de bezuinigingen voor de klant, waarom het wel of niet lukt om een schoon en leefbaar huis te realiseren, toekomstverwachtingen en verbeteruggesties van de klant voor hulp bij het huishouden en specifieke punten naar aanleiding van de antwoorden op de telefonische enquête. Anticiperend op het hierna geplande onderzoek van de rekenkamer naar langer zelfstandig thuis wonen zijn ook daarover enkele vragen gesteld.

## BIJLAGE 6. CHRONOLOGISCH OVERZICHT

2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Januari: invoering Wet maatschappelijke ondersteuning 2007, gemeente verantwoordelijk voor verstrekking van hulp bij het huishouden.</li> </ul>
2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Oktober: Regeerakkoord “Bruggen slaan” van VVD-PvdA. Aanspraken op huishoudelijke hulp worden vervangen door een maatwerkvoorziening voor degenen die het echt nodig hebben en het niet uit eigen middelen kunnen betalen. Structurele bezuiniging van 75% (€ 1.140 miljoen) vanaf 2016, in 2014 een korting van € 89 miljoen door stop op nieuwe klanten, in 2015 een korting van € 975 miljoen.</li> </ul>
2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ April: wijzigingen Zorgakkoord t.o.v. regeerakkoord van VVD-PvdA. Structurele korting op HbH-budget verlaagd naar 40% en bezuiniging geen nieuwe klanten met HbH vanaf 2014 wordt ingetrokken.</li> <li>◆ Juni: Raad stelt kadernota Meedoen naar Vermogen vast, met schets van het Utrechtse model op hoofdlijnen. HbH is onderdeel van sociale basiszorg. De rol van het Buurtteam bij de toegang tot de zorg en de samenhang met persoonlijke verzorging moet nog uitgewerkt worden.</li> <li>◆ November: Rijk besluit dat persoonlijke verzorging niet naar gemeenten gaat maar naar de Zorgverzekeringswet (Zvw). Begeleiding bij algemene dagelijkse levensverrichtingen gaat wel naar gemeenten. Gemeenten en zorgverzekeraars moeten gaan samenwerken. Rijk stelt vanaf 2015 structureel € 200 miljoen extra beschikbaar voor vernieuwing van de maatschappelijke ondersteuning.</li> <li>◆ December: College van B&amp;W brengt Wmo uitvoeringsplan eerste fase uit met nieuw concept voor de HbH. Toegang tot HbH zal lopen via het backoffice van het team Individuele verstrekkingen en in geval van samenloop met andere ondersteuning, via het buurtteam. Keuze voor collectieve voorziening Schoonmaken (lichte toets) en een aanvullende maatwerkvoorziening HbH voor beperkte groep. Verwachting gebruik maatwerkvoorziening: 20% van de huidige klanten en stijgend aantal in de toekomst door vergrijzing en veranderingen in de langdurige zorg. Bezuiniging vooral binnen de collectieve schoonmaakdienst, start vanaf 1-1-2015.</li> </ul>
2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Februari: Gemeenteraad stemt in met het nota Meedoen naar Vermogen Wmo uitvoeringsplan eerste fase en met modernisering en hervorming van HbH vanwege de rijksbezuinigingen. De nieuwe voorziening gaat bestaan uit een collectieve voorziening van maximaal 1,5 uur per week en maatwerkvoorzieningen als aanvulling daarop.</li> <li>◆ April: Tweede Kamer neemt wetsvoorstel Wmo 2015 aan.</li> <li>◆ Juli: College van B&amp;W bepaalt uitgangspunten voor inkoopproces via dialooggericht aanbesteden op basis van het nieuwe beleid HbH. Brief bevat 9 doelen voor de inkoop. Het college kiest voor een uurtarief</li> </ul>

2014	<p>waarbij zo veel mogelijk uren voor klanten en banen behouden blijven, uitgaande van de CAO voor de thuiszorg. Dit zal ten koste gaan van de werkgelegenheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Juli: Eerste Kamer neemt wetsvoorstel Wmo 2015 aan.</li> <li>◆ Juli: Rijk informeert wethouders dat er een regeling komt voor behoud werkgelegenheid thuiszorg.</li> <li>◆ Juli: College van B&amp;W brengt Wmo uitvoeringsplan tweede fase uit met een financieel kader: € 16,2 miljoen voor HbH, hulpmiddelen en woningaanpassing in 2015. Toegang blijft lopen via het Wmo-loket maar buurtteams kunnen zwaarwegend advies geven als onderdeel van een breder behandelplan van mensen met een complexere problematiek.</li> <li>◆ September: Beleidsregels Wmo Voorzieningen 2014 met nieuwe criteria voor maatwerkmodules worden van kracht op 15 september 2014.</li> <li>◆ September: klanten met HbH1 krijgen een brief waarin staat dat het beleid wordt versoerd en dat in de komende maanden contact wordt opgenomen over de herindicatie.</li> <li>◆ September-oktober: overleg tussen gemeenten en Rijk over vormgeving en voorwaarden HHT-regeling. Gemeente Utrecht krijgt € 3,4 miljoen voor 2015.</li> <li>◆ September-december: aanbesteding HbH via overlegtafels met de aanbieders. Raamcontract en Leveringsafspraken HbH worden opgesteld. In bijlage ‘Werkzaamheden in de collectieve voorziening’ wordt omschreven welke werkzaamheden onder de collectieve voorziening vallen. In het schoonmaakplan met de cliënt wordt vastgelegd wat haalbaar is binnen 78 uur, welke taken in welke frequentie in welke ruimte worden uitgevoerd. Er is dus geen verplichting alle taken bij alle klanten uit te voeren. Contracten bevatten ook afspraken over uitvoering HHT-regeling.</li> <li>◆ Oktober-december: Wmo-loket voert 5.500 herindicatiegesprekken uit.</li> <li>◆ December: College van B&amp;W informeert de raad over het nieuwe model HbH en het verloop van het herindicatieproces. Afhankelijk van het aantal uren gaat dat via dossieronderzoek (660 klanten &lt; 2 uur HbH 1 ZIN), telefonisch (3600 klanten met 2-4 uur HbH1 en/of PGB) of via huisbezoek (1230 klanten met &gt; 4 uur HbH1 en/of PGB). In kort tijdsbestek van enkele maanden worden 5500 herindicaties gedaan, door 11 Wmo-consulenten en extra ingehuurde krachten. Dubbele check op mensen met meer dan 6 uur HbH1. Tot medio november waren 4.100 gesprekken gevoerd, 2.000 beschikkingen verstuurd en in bijna 389 gevallen is extra maatwerk toegekend. Nieuwe model gaat in op 1-1-2015 voor nieuwe klanten en op 22 maart 2015 voor bestaande klanten.</li> </ul>
2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Januari: nieuwe Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 wordt op 1 januari van kracht, met bezuiniging op de rijksuitkering voor hulp bij het huishouden met 32% in 2015 en 40% vanaf 2016.</li> </ul>

2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Januari: College van B&amp;W informeert de raad over uitkomsten herindicaties HbH: alle 5.500 herindicaties afgerond, 10% van de HbH1-klienten kreeg maatwerkmodule, de rest alleen de basisvoorziening van 78 uur. Een meer dan gebruikelijk aantal klanten heeft bewaar gemaakt tegen het besluit.</li> <li>◆ Maart: Tussenuitspraak van Rechtbank Midden Nederland in 2 zaken van klanten HbH tegen gemeente Utrecht: de norm voor de collectieve voorziening is in redelijkheid vastgesteld, maar de gemeente moet nader onderzoek doen naar het inzetten van de maatwerkmodules in deze twee afzonderlijke gevallen, omdat de beperkingen van de cliënten onvoldoende onderzocht zijn.</li> <li>◆ Maart: Gemeente Utrecht heeft 840 bezwaarschriften HbH1 ontvangen. Team huishoudcoaches wordt ingericht. Zij voeren huisbezoeken uit bij mensen die bezwaar gemaakt hebben en mensen die door aanbieders bij hulp bij het huishouden zijn aangemeld.</li> <li>◆ Maart: nieuwe indicaties worden van kracht, veel klanten krijgen vanaf 23 maart 2015 minder uren.</li> <li>◆ September: Decentralisatie-uitkering HHT 2016 voor gemeente Utrecht bedraagt € 3,4 miljoen. HbH voor WLZ-cliënten blijft nog een jaar langer onder de Wmo vallen (dus ook in 2016).</li> <li>◆ September: ongevraagd advies van de Wmo-Cliëntenraad om de basisvoorziening te verhogen naar 104 uur per jaar. De wethouder neemt het advies niet over maar vraagt mensen te melden die niet genoeg hebben aan de toekende ondersteuning.</li> <li>◆ Oktober: Raad ontvangt (tussentijdse) rapportage van de huishoudcoaches. 970 klanten zijn aangemeld. Daarvan zijn er 603 afgehandeld en 367 waar begeleiding nog loopt. 33% wilde geen gesprek. 144 personen hebben een nieuwe toekenning gekregen. 9% heeft langer begeleiding nodig. Op peildatum 1 sept 2015 zijn er 4.823 klanten HbH1, daarvan kregen 868 klanten (17%) aanvullende modules en 3.955 klanten alleen de 78 uur. Vrijwel alle 871 bezwaarschriften waren eind mei 2015 afgehandeld. HHT wordt gebruikt door 1167 personen, dit zijn vooral klanten met HbH1 (927 personen). Gebruik overige personen blijft achter bij de verwachting.</li> <li>◆ November: inzet van huishoudcoaches wordt verlengd tot 31 december 2015, de extra kosten bedragen € 118.000.</li> <li>◆ November: TSN vraagt surseance van betaling aan.</li> <li>◆ December: Petitie 'redt de zorg' leidt tot overeenkomst tussen VWS, VNG, FNV en CNV over gezamenlijke aanpak voor het perspectief van de langdurige zorg en ondersteuning. Gemeenten krijgen meer vrijheid om HHT-geld te besteden. De HHT-middelen worden structureel gemaakt door ze toe te voegen aan de Integratie-uitkering Wmo (landelijk € 40 miljoen in 2017, olopend naar € 100 miljoen vanaf 2021)</li> </ul>
------	---

2015	structureel). Overgebleven geld van HHT 2015 (landelijk € 60 miljoen) mag worden ingezet in 2016. Daarnaast is er van 2016 t/m 2021 € 200 miljoen beschikbaar voor Budget vernieuwing Integratie-uitkering Sociaal domein.
2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Januari: U-Centraal dient Eindrapport huishoudcoaches in bij gemeente. Project afgerond.</li> <li>◆ Januari: College van B&amp;W stelt Beleidsregels Wmo 2016 en Financieel besluit Wmo 2016 vast. Inkomensafhankelijke deel eigen bijdrage omlaag.</li> <li>◆ Februari: College van B&amp;W schrijft minitender uit onder de gecontracteerde aanbieders om de klanten van TSN over te nemen. TSN garandeert hulp tot 25 april 2016.</li> <li>◆ Februari: College informeert de raad over onbedoeld gebruik van de HHT door klein aantal klanten waardoor deze geen extra werkgelegenheid oplevert. Voor nieuwe klanten wordt dat niet meer toegestaan. Indicatief resultaat werkgelegenheid via HHT-regeling in 2015: 50.766 uren (35 fte fulltime ofwel circa 100 personen van 13 uur per week).</li> <li>◆ April: De klanten van TSN worden overgenomen door T-zorg.</li> <li>◆ Mei: brief aan Tweede Kamer over Voortgang en ambitie Wmo, volwaardig meedoen. Daarin info over gebruik van HHT landelijk: er is voor 3.500-4.400 personen werkgelegenheid in de thuisondersteuning gecreëerd.</li> <li>◆ Mei: op 3 mei oordeelt Rechtbank Midden Nederland dat niet in redelijkheid is vastgesteld dat de 78-uur norm voor een schoon huis voldoende is. Op 18 mei doet de Centrale Raad van Beroep in 2 rechtszaken van klanten tegen gemeente Utrecht. Het college van B&amp;W reageert dat er z.s.m. een onderzoek wordt gestart om het aantal uren basisvoorziening te onderbouwen.</li> <li>◆ Mei: Jaarstukken 2015: lasten HbH € 2,754 mln. lager dan begroot. Voorjaarsnota 2016 met voorstel de basisvoorziening HbH1 met een half uur uit te breiden van 1,5 naar 2 uur per week. Deze kan ingaan in per 10 oktober 2016. Extra budget € 500.000 in 2016 en € 1.900.000 vanaf 2017 structureel.</li> <li>◆ Juni – Augustus: in de zomer doen KPMG Plexus en Bureau HHM in opdracht van gemeente onderzoek ter onderbouwing van de urennorm basisvoorziening HbH.</li> </ul>

## BIJLAGE 7. ONDERWERPEN DIE RELEVANT ZIJN BIJ DE INFORMATIEVERSTREKKING

Uit het onderzoek van de rekenkamer komt naar voren dat de informatievoorziening aan klanten verbeterd kan worden, zodat zij beter weten wat hun rechten, plichten en keuzemogelijkheden zijn. Het gaat daarbij om de volgende onderwerpen:

Voor klanten die HbH aanvragen	Voor klanten met recht op HbH
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ de aanvraagprocedure;</li> <li>◆ de criteria voor toekenning van hulp en extra maatwerkmodules;</li> <li>◆ de kenmerken van aanbieders waaruit de klant kan kiezen;</li> <li>◆ de mogelijkheden en voorwaarden voor een PGB;</li> <li>◆ de hoogte van de eigen bijdrage (incl. rekentool CAK en telefoonnummer dat gebeld kan worden);</li> <li>◆ de mogelijkheden voor vergoeding van de eigen bijdrage (via regeling tegemoetkoming zorgkosten, via bijzondere bijstand, via zorgverzekering of via de collectieve zorgverzekering van de gemeente);</li> <li>◆ de keuze tussen HbH en HHT;</li> <li>◆ de mogelijkheid voor onafhankelijke cliëntondersteuning.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ het belang van een schoonmaakplan;</li> <li>◆ de vrijheid van de klant om de uren naar eigen inzicht over het jaar te verdelen (bijvoorbeeld de mogelijkheid om uren te reserveren voor een grote schoonmaak of extra hulp na ziekenhuisopname);</li> <li>◆ vervanging of inhalen van gemiste uren bij afwezigheid van de vaste hulp of van de klant;</li> <li>◆ of over gemiste uren een eigen bijdrage betaald moet worden of niet;</li> <li>◆ het recht om te veranderen van aanbieder als de klant niet tevreden is;</li> <li>◆ het recht om een herindicatie aan te vragen als de hulp niet meer toereikend is, incl. de criteria voor aanvullende modules</li> <li>◆ de mogelijkheden van de HHT-regeling;</li> <li>◆ de mogelijkheden voor vergoeding van de eigen bijdrage;</li> <li>◆ een centraal punt waar de klant ondersteuning kan krijgen bij problemen rond de hulp.</li> </ul>

De Rekenkamer van de gemeente Utrecht beoogt met haar onderzoek een bijdrage te leveren aan de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid, het beheer en de organisatie van de gemeente Utrecht en de daaraan verbonden instellingen. Met haar rapporten wil ze de controlerende functie van de gemeenteraad versterken. Voor de bevolking van de gemeente Utrecht wil ze zichtbaar maken hoe publiek geld wordt besteed en wat er terecht komt van de beleidsvoornemens van de gemeente.

# HULP BIJ MAATWERK

## Uitkomsten telefonische enquête onder klanten

BIJLAGE BIJ HET REKENKAMERRAPPORT OVER HET ONDERZOEK NAAR DE HULP BIJ HET  
HUISHOUDEN IN HET KADER VAN DE WMO 2015

Status: definitief (internetbijlage)

## REKENKAMER UTRECHT:

### LEDEN:

Peter van den Berg (voorzitter)  
Hans van den Broek  
Gerard Bukkems

### MEDEWERKERS ONDERZOEK:

Mario van den Berg  
Sylvia van Leeuwen  
Gerth Molenaar  
Johan Snoei

### CONTACTGEGEVENS:

Postadres: Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
Telefoon: 030 – 286 1391  
E-mail: [rekenkamer@utrecht.nl](mailto:rekenkamer@utrecht.nl)  
Website: [www.rekenkamer.utrecht.nl](http://www.rekenkamer.utrecht.nl)

## INLEIDING

Voor u liggen de uitkomsten van de telefonische enquêtes die de Rekenkamer Utrecht door Dimensus Beleidsonderzoek heeft laten afnemen onder klanten met Hulp bij het huishouden van de gemeente. De klanten zijn benaderd in de periode van 24 maart tot en met 6 april 2016. De bereidheid tot medewerking bleek hoog. In totaal hebben 476 klanten van een steekproef van 999 klanten aan de telefonische enquête meegewerkt (respons 47,6%). De redenen voor non-respons zijn vermeld in onderstaande tabel. Het aantal klanten dat bereikt werd en mee kon doen, maar dat niet wilde, is zeer beperkt.

	Aantal	Percentage
Heeft vragenlijst beantwoord	476	48%
Niet bereikt na minimaal 5 belpogingen	290	29%
Verkeerd of niet werkend telefoonnummer	58	6%
Niet in staat vanwege ziekte/ ouderdom	47	5%
Geen tijd/ geen zin/ werkt nooit mee	56	6%
Zonder opgave van reden	6	1%
Zeer onvolledige beantwoording	3	0%
Geen vertrouwen	2	0%
Ontvangt geen hulp bij het huishouden meer	42	4%
Reeds ondervraagd	6	1%
Boos	3	0%
Tevreden	6	1%
Verhuisd	1	0%
Overige redenen	3	0%
<b>Totaal</b>	<b>999</b>	<b>100%</b>

Twee respondenten zijn halverwege de vragenlijst gestopt (meegedaan tot vraag 18), daarom is vanaf de tabel over vraag 18 sprake van een totaal aantal van 474 respondenten. De steekproef is getrokken uit klanten met een lopend recht op hulp bij het huishouden, wat inhoudt dat zij allen gebruik zouden kunnen maken van hulp bij het huishouden van de gemeente. Toch blijken niet alle klanten dit ook daadwerkelijk te doen. Redenen waarom deze respondenten geen gebruik maken van de indicatie van de gemeente staan weergegeven in onderstaande tabel.

	Aantal	Percentage
Ik heb geen Hulp bij het huishouden meer nodig (situatie veranderd)	6	14%
Ik vond de hulp via de gemeente te duur/ de eigen bijdrage te hoog	6	14%
Ik gebruik nu alleen de Huishoudelijke Hulp toelage (HHT), bijv. omdat dat goedkoper is	2	5%
Ik heb zelf een Hulp bij het Huishouden genomen buiten de gemeente om	2	5%
Ik vond de kwaliteit van de hulp niet goed	5	12%
Mijn indicatie is ingetrokken	2	5%
Mijn indicatie is verlopen	1	2%
Ik ben een nieuwe klant, de hulp moet nog ingaan	1	2%
Ik ben verhuisd	1	2%
Ik vind 1,5 uur per week hulp te weinig	2	5%
Tijdelijke onderbreking	1	2%
Anders, namelijk:	2	5%
Weet ik niet / wil ik niet zeggen	11	26%
<b>Totaal</b>	<b>42</b>	<b>100%</b>

Van de respondenten hebben 418 klanten een lopend recht op HbH1 Zorg in Natura, en 58 op HbH-PGB.

	Aantal	Percentage
Hulp bij het huishouden HbH1 ZIN	418	88%
Hulp bij het huishouden PGB	58	12%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**BLOK 1. ALGEMENE VRAGEN OVER LENGTE EN VORM HULP BIJ HET HUISHOUDEN (voor iedereen)**

**Vraag 1: (iedereen stellen, n = 476)**

Heeft u de hulp bij het huishouden in 2015 of 2016 voor het eerst gekregen, of had u vóór die tijd ook al hulp bij het huishouden via de gemeente?

	Aantal	Percentage
Ik had al hulp vóór 1 januari 2015	404	85%
Ik heb dit jaar of vorig jaar (2015) voor het eerst hulp bij het huishouden	69	14%
Weet ik niet	3	1%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**Vraag 2: (iedereen stellen, n = 476)**

Hoeveel uur Hulp bij het huishouden krijgt u van de gemeente op dit moment?

	Aantal	Percentage
1,0 uur per week	3	1%
1,5 uur per 2 weken	1	0%
1,5 uur per week	228	48%
1,75 uur per week	2	1%
2,0 uur per 2 weken	3	1%
2,0 uur per 4 weken	1	0%
2,0 uur per week	42	9%
2,25 uur per week	3	1%
2,5 uur per week	22	5%
2,75 uur per week	2	1%
3,0 uur per 2 weken	115	24%
3,0 uur per week	30	6%
3,25 uur per week	1	0%
3,5 uur per 2 weken	1	0%
3,5 uur per week	4	1%
3,8 uur per week	1	0%
4,0 uur per 2 weken	3	1%
4,0 uur per maand	1	0%
4,0 uur per week	4	1%
4,5 uur per week	2	0%
5,0 uur per maand	1	1%
6,0 uur per maand	3	1%
6,0 uur per week	2	1%
Weet ik niet	1	0%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**Vraag 3: (iedereen stellen, n = 476)**

Hoe tevreden bent u over het aantal uren hulp dat u op dit moment krijgt?

	Aantal	Percentage
Zeer tevreden	33	7%
Tevreden	150	32%
Neutraal	29	6%
Ontevreden	187	39%
Zeer ontevreden	77	16%
Weet ik niet	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**BLOK 2: OVER DE AANVRAAG (alleen voor personen die vanaf 2015 Hulp bij het huishouden ontvangen (vraag 1 is 2). “Oude” klanten gaan door naar blok 3).**

**Vraag 4: (klanten die vanaf 2015 Hulp bij het huishouden ontvangen, n = 69)**

Wist u snel waar en hoe u hulp bij het huishouden kon aanvragen?

	Aantal	Percentage
Ja, geen probleem	29	42%
Redelijk snel	21	30%
Nee, dat was lastig te vinden	9	13%
Weet ik niet	10	15%
<b>Totaal</b>	<b>69</b>	<b>100%</b>

**Vraag 5: (klanten die vanaf 2015 Hulp bij het huishouden ontvangen, n = 69)**

Hoe tevreden bent u in het algemeen over de aanvraagprocedure?

	Aantal	Percentage
Zeer tevreden	12	17%
Tevreden	35	51%
Neutraal	8	12%
Ontevreden	6	9%
Zeer ontevreden	0	0%
Weet ik niet	8	12%
<b>Totaal</b>	<b>69</b>	<b>100%<sup>1</sup></b>

---

<sup>1</sup> Telt door afrondingsverschil niet op tot 100%

**Vraag 5A: (stellen als vraag 5 is ‘ontevreden’ of ‘zeer ontevreden’, n = 6, meerdere antwoorden mogelijk)**

Waarom bent u (zeer) ontevreden?

	Aantal	Percentage
Ik werd niet goed te woord gestaan door de Wmo-consulent van de gemeente	0	0%
Ik werd niet serieus genomen	0	0%
De aanvraagprocedure duurde te lang	2	33%
Ik krijg niet de hulp die ik had verwacht	0	0%
Ik kreeg niet de mogelijkheid om mijn oplossing aan te dragen (er werd niet samen aan oplossingen gewerkt, maar over mij besloten)	0	0%
Er is onvoldoende naar mijn persoonlijke situatie gekeken	2	33%
Mijn persoonlijke situatie is verkeerd beoordeeld	2	33%
Er is verkeerd geoordeeld over andere hulp of voorzieningen	1	17%
Anders, namelijk: ...	4	67%

**BLOK 3: OVER DE HULP BIJ HET HUISHOUDEN**

**Vraag 6: (alleen stellen aan de klanten met een PGB, n = 58)**

Volgens de gemeente koopt u de hulp zelf in met een PGB. Waarom heeft u gekozen voor een PGB?

	Aantal	Percentage
Ik wil graag zelf mijn zorg organiseren	21	36%
Ik beschik liever over een budget dan over een voorziening	2	3%
Ik wil met het PGB ook mantelzorgers een vergoeding kunnen geven	4	7%
Ik wil geen vreemde in huis	14	24%
PGB was het aanbod	5	9%
Ik had problemen met de hulp die via zorg in natura werd ontvangen	3	5%
Anders, namelijk: ...	9	16%
<b>Totaal</b>	<b>58</b>	<b>100%</b>

**Vraag 7: (iedereen stellen, n = 476)**

Welke organisatie voert de Hulp bij het huishouden van de gemeente voor u uit?

	Aantal	Percentage
Tzorg	261	55%
TSN Thuiszorg*	32	7%
Joost Zorgt	14	3%
Kijk op Zorg	0	0%
Thuiszorg Hart voor Nederland	3	1%
Thuishulp Zorgzaam	17	4%
Senior Assist Care (o.a. Zorggarant Thuiszorg Noord-Nederland)	2	0%
Stichting Zorgwacht	10	2%
PrivaZorg Thuiszorg Utrecht e.o.	5	1%
Merson Care	4	1%
Thuiszorg Het Centrum	17	4%
Stichting Good4life	2	0%
Stichting CúramZorg	2	0%
Kleurrijk Zorg	2	0%
AxionContinu	13	3%
Een andere thuiszorgorganisatie die ik betaal vanuit mijn PGB, namelijk .....	4	1%
Een familielid die ik betaal vanuit mijn PGB	23	5%
Een andere persoon die ik betaal vanuit mijn PGB	13	3%
Anders, namelijk ....	14	3%
Weet ik niet	38	8%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%<sup>2</sup></b>

\*) de klanten van TSN Thuiszorg zijn overgenomen door Tzorg.

**Vraag 8: (iedereen stellen, n = 476)**

Heeft u met uw zorgaanbieder een schoonmaakplan opgesteld?

	Aantal	Percentage
Ja	265	56%
Nee, ik heb daar ook geen behoefte aan	178	37%
Nee, maar ik zou dat wel graag willen	13	3%
Ik weet niet wat een schoonmaakplan is	2	1%
Weet ik niet	18	4%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%<sup>3</sup></b>

<sup>2</sup> Telt door afrondingsverschil niet op tot 100%

<sup>3</sup> Telt door afrondingsverschil niet op tot 100%

**Vraag 9: (iedereen stellen, n = 476)**

Hoe tevreden bent u **in het algemeen** met de hulp bij het huishouden die u via de gemeente krijgt?

	Aantal	Percentage
Zeer tevreden	114	24%
Tevreden	276	58%
Neutraal	29	6%
Ontevreden	45	10%
Zeer ontevreden	10	2%
Weet ik niet	2	0%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**Vraag 9A: (stellen als vraag 9 is ‘ontevreden’ of ‘zeer ontevreden’, n = 55, meerdere antwoorden mogelijk)**

Waarom bent u (zeer) ontevreden over de Hulp bij het huishouden?

	Aantal	Percentage
Ik krijg te weinig hulp	26	47%
Ik krijg teveel wisselende hulpen/ er komt steeds een andere hulp	14	26%
De verandering is niet goed geregeld	2	4%
De hulp is niet vriendelijk	2	4%
De hulp doet haar werk niet goed	17	31%
De hulp komt te laat/ niet op de afgesproken tijden	3	6%
De hulp heeft geen tijd voor koffiedrinken of een praatje	0	0%
Anders	4	7%

**Vraag 10: (iedereen stellen, n = 476)**

Hoe tevreden bent u over de **kwaliteit** van de Hulp bij het huishouden die u krijgt?

	Aantal	Percentage
Zeer tevreden	123	26%
Tevreden	280	59%
Neutraal	35	7%
Ontevreden	28	6%
Zeer ontevreden	6	1%
Weet ik niet	4	1%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**Vraag 10A: (stellen als vraag 10 is ‘ontevreden’ of ‘zeer ontevreden’, n = 34, meerdere antwoorden mogelijk)**

Waarom bent u (zeer) ontevreden?

	Aantal	Percentage
Ik heb geen klik met mijn hulp	1	3%
Er komt steeds een andere hulp	6	18%
Mijn hulp maakt niet goed schoon	22	65%
Mijn hulp doet niet wat in het schoonmaakplan staat	1	3%
Mijn hulp komt niet op de afgesproken tijden	2	6%
Mijn hulp is niet flexibel, houdt zich te strikt aan de tijd	2	6%
Mijn hulp is traag	2	6%
Anders	4	12%

**Vraag 11: (iedereen stellen, n = 476)**

In hoeverre lukt het u om met de toegewezen uren Hulp bij het huishouden van de gemeente om uw huis schoon en leefbaar te houden?

	Aantal	Percentage
Goed	75	16%
Voldoende	167	35%
Matig	95	20%
Slecht	77	16%
Niet	59	12%
Weet ik niet	3	1%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**Vraag 12: (stellen als vraag 11 is ‘matig’, ‘slecht’ of ‘niet’, n = 231, meerdere antwoorden mogelijk)**

Waarom lukt het u matig / slecht / niet met de uren Hulp bij het huishouden om uw huis schoon en leefbaar te houden?

	Aantal	Percentage
Er is te weinig tijd beschikbaar	132	58%
Er blijven specifieke taken liggen	60	26%
Er is teveel bezuinigd op deze voorziening	3	1%
De hoeveelheid hulp sluit niet aan bij mijn woonsituatie (te groot, complex huis)	12	5%
De hoeveelheid hulp sluit niet aan bij mijn gezinssituatie (kinderen, huisdieren)	4	2%
Ik heb te maken met wisselende hulpen	2	1%
Ik heb een slechte hulp bij het huishouden	14	6%
Ik kan zelf helemaal niets	61	27%

**Vraag 13: (iedereen stellen, n = 476)**

Als de hulp een keer niet doorgaat, bijvoorbeeld vanwege ziekte of vakantie, mag u die uren dan later inhalen?

	Aantal	Percentage
Ja, maar alleen binnen een periode van 4 weken	62	13%
Ja, dat mag ik geheel zelf bepalen	234	49%
Nee	71	15%
Weet ik niet	109	23%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**Vraag 14: (iedereen stellen, n = 476)**

Heeft u het afgelopen jaar alle toegewezen uren Hulp bij het huishouden gebruikt (dus ook gemiste uren ingehaald)?

	Aantal	Percentage
Ja, zeker	297	62%
Ja, waarschijnlijk wel	106	22%
Nee, waarschijnlijk niet	22	5%
Nee, zeker niet	34	7%
Weet ik niet	17	4%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**Vraag 14A: (stellen als vraag 14 is ‘Nee, waarschijnlijk niet’ of ‘Nee, zeker niet’, n = 56)**

Waarom niet?

	Aantal	Percentage
Ik wist niet dat het mogelijk is om de gemiste uren later in te halen	15	27%
Ik vind het niet nodig om gemiste uren later in te laten halen	3	5%
Ik kan ook met een paar uur minder hulp bij het huishouden mijn huis schoon en leefbaar houden	2	4%
Ik wil geen andere hulp in huis	4	7%
Ik ben op vakantie / ziek geweest en heb die uren niet ingehaald	6	11%
Er was onvoldoende personeel bij de aanbieder om de hulp in te halen / vaste hulp kan de uren niet inplannen	17	30%
Door onvrede over de hulp	4	7%
Door andere omstandigheden (bijvoorbeeld verhuizing)	2	4%
Niet aan gedacht	1	2%
Anders	3	5%

**Vraag 15: (iedereen stellen, n = 476)**

Hoe belangrijk is de hulp bij het huishouden die u krijgt voor u om zelfstandig te kunnen blijven wonen?

Is dat:

	Aantal	Percentage
Heel belangrijk	449	94%
Enigszins belangrijk	24	5%
Niet belangrijk	1	0%
Weet ik niet	2	1%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**Vraag 16: (iedereen stellen, n = 476)**

Kunt u, dankzij de hulp bij het huishouden, meer dingen doen die ú belangrijk vindt en waar u anders niet aan toe komt?

Is dat:

	Aantal	Percentage
Ja, zeker	173	36%
Ja, enigszins	156	33%
Nee	124	26%
Weet ik niet	23	5%
<b>Totaal</b>	<b>476</b>	<b>100%</b>

**Vraag 17: (iedereen stellen, n = 476)**

We willen u graag enkele stellingen voorleggen. Wilt u aangeven of u het er mee eens of oneens bent?

Stelling	Eens	Oneens
Ik ben blij dat de gemeente Utrecht ondanks de bezuinigingen nog hulp bij het huishouden aanbiedt.	95%	5%
Ik heb er begrip voor dat er een groter beroep wordt gedaan op wat mensen zelf nog kunnen doen in het huishouden.	56%	44%
Ik heb er begrip voor dat de gemeente kijkt wat mensen uit mijn omgeving voor mij kunnen doen in het huishouden.	37%	63%
Ik heb er begrip voor dat de gemeente Utrecht bezuinigt op de hulp bij het huishouden.	22%	78%

**BLOK 4: OVER DE VERANDERINGEN (alleen voor personen die al voor 2015 Hulp bij het huishouden ontvingen (vraag 1 = 1))**

*In maart 2015 is er bezuinigd op de hulp bij het huishouden. Mogelijk hebt u daar ook mee te maken gehad. Daarover willen we nu een paar vragen stellen.*

**Vraag 18: (klanten die al voor 2015 Hulp bij het huishouden ontvingen, n = 403)**

Hoe is het aantal uren nu, vergeleken met 2014, dus voor de bezuinigingen?

Krijgt u nu meer, even veel of minder uren dan in 2014?

	Aantal	Percentage
In 2014 meer dan nu	288	71%
In 2014 even veel als nu	90	22%
In 2014 minder dan nu	11	3%
Weet ik niet	14	4%
<b>Totaal</b>	<b>403</b>	<b>100%</b>

**Vraag 18A: (stellen als vraag 18 is ‘In 2014 meer dan nu’ of ‘In 2014 minder dan nu’, n = 305<sup>4</sup>)**

Weet u nog hoeveel uur hulp per week u in 2014 kreeg?

	Aantal	Percentage
Ja (aantal uur per week) in 2014:	293	96%
0,75 uur	1	0%
1,0 uur	2	1%
1,5 uur	8	3%
2,0 uur	14	5%
2,5 uur	12	4%
3,0 uur	159	54%
3,5 uur	11	4%
4,0 uur	25	9%
4,5 uur	8	3%
5,0 uur	17	6%
5,5 uur	3	1%
6,0 uur	26	9%
6,25 uur	1	0%
7,0 uur	1	0%
7,5 uur	1	0%
8,0 uur	2	1%
8,5 uur	1	0%
9,0 uur	1	0%
Aantal keer gewisseld, voor de bezuinigingen was het:	2	1%
2,0 uur	2	1%
Nee, weet ik niet	10	3%
<b>Totaal</b>	<b>305</b>	<b>100%</b>

<sup>4</sup> Een deel van de respondenten heeft deze vraag niet gekregen, het totaal aantal respondenten dat deze vraag heeft beantwoord komt op 305

**Vraag 18B (als vraag 18 is ‘In 2014 meer dan nu’, n = 247<sup>5</sup>):**

Is het aantal uren veranderd door de bezuiniging van de gemeente of om andere redenen?

	Aantal	Percentage
Door de gemeente wegens herindicatie/ bezuinigingen	237	96%
Door veranderingen in mijn eigen situatie	2	1%
Anders namelijk:	3	1%
Weet ik niet	2	1%
Vraag niet gekregen	3	1%
<b>Totaal</b>	<b>247</b>	<b>100%</b>

**Vraag 19: (klanten die al voor 2015 Hulp bij het huishouden ontvingen, n = 403)**

De gemeente heeft op de hulp van veel mensen bezuinigd omdat zij vanaf 2015 veel minder geld van het Rijk krijgt. De gemeenteraad heeft toen besloten iedereen te blijven helpen, maar met minder uren per klant. Wat vindt u van die beslissing?

	Aantal	Percentage
Begrijpelijk	75	19%
Zowel begrijpelijk als onbegrijpelijk / Neutraal	89	22%
Onbegrijpelijk	221	55%
Weet ik niet	18	5%
<b>Totaal</b>	<b>403</b>	<b>100%</b>

**Vraag 19.A: (stellen als vraag 19 is ‘Begrijpelijk’, n = 75, meerdere antwoorden mogelijk)**

Waarom ervaart u deze beslissing als begrijpelijk?

	Aantal	Percentage
Er is sprake van hoge zorgkosten, waardoor bezuinigd moet worden	51	68%
Het lukt bij mij best met minder uren, mijn uren in het verleden waren best ruim	9	12%
Hulp bij het huishouden heeft geen sociaal doel, koffiedrinken en praatje zijn niet nodig	1	1%
Dit is het gevolg van rijksbeleid	3	4%
Er is geen geld voor meer Hulp bij het huishouden	2	3%
Mensen moeten meer zelf doen in het huishouden	2	3%
Ik red me wel	2	3%
Geef het aan mensen die het echt nodig hebben	2	3%
Anders	5	7%

<sup>5</sup> Een deel van de 288 respondenten die bij vraag 18 in de categorie “In 2014 meer dan nu” vallen, hebben deze vervolgvragen niet gekregen, het gaat om 41 personen, waardoor de n in dit kader verder uitkomt op 247.

**Vraag 19.B: (stellen als vraag 19 is ‘Onbegrijpelijk’, n = 221, meerdere antwoorden mogelijk)**

Waarom ervaart u deze beslissing als onbegrijpelijk?

	Aantal	Percentage
Ik ben heel boos over deze beslissing	68	31%
Ik kan niet zonder hulp bij het huishouden	123	56%
Mijn huis schoonmaken kan niet in minder uren, mijn hulp werkt al heel hard	61	28%
Het is een kwetsbare doelgroep, gebruikers zijn kwetsbaar en afhankelijk van Hulp bij het huishouden	41	19%
Als ik niet langer zelfstandig kan wonen, zorgt dat voor (nog) hogere zorgkosten	10	5%
Hulp bij het huishouden is een recht voor mensen in mijn situatie	52	24%
Bestuurders in de zorg krijgen hoge salarissen, ik mag daar de dupe niet van worden	5	2%
Er is ook geld voor de opvang van asielzoekers, waarom dan niet voor mij?	3	1%
Het gaat ten koste van werkgelegenheid	4	2%
De gemeente heeft onvoldoende zicht op de persoonlijke situatie van de klanten	14	6%
De gemeente besteedt veel aan andere doeleinden, bezuinigen op hulp bij het huishouden is een verkeerde beslissing	11	5%
Anders	9	4%

**Vraag 19.C: (stellen als vraag 19 is ‘Zowel begrijpelijk als onbegrijpelijk / Neutraal’, n = 89, meerdere antwoorden mogelijk)**

Kunt u toelichten waarom u het zowel begrijpelijk als onbegrijpelijk (neutraal) vindt dat de gemeenteraad heeft besloten iedereen te helpen, maar met minder uren per klant?

	Aantal	Percentage
Er is sprake van hoge zorgkosten, waardoor bezuinigd moet worden	25	28%
Het lukt bij mij best met minder uren, mijn uren in het verleden waren best ruim	4	5%
Hulp bij het huishouden heeft geen sociaal doel, koffiedrinken en praatje zijn niet nodig	1	1%
Ik ben heel boos over deze beslissing	18	20%
Ik kan niet zonder hulp bij het huishouden	32	36%
Mijn huis schoonmaken kan niet in minder uren, mijn hulp werkt al heel hard	10	11%
Het is een kwetsbare doelgroep, gebruikers zijn kwetsbaar en afhankelijk van Hulp bij het huishouden	22	25%
Als ik niet langer zelfstandig kan wonen, zorgt dat voor (nog) hogere zorgkosten	4	5%
Hulp bij het huishouden is een recht voor mensen in mijn situatie	8	9%
Bestuurders in de zorg krijgen hoge salarissen, ik mag daar de dupe niet van worden	1	1%
Er is ook geld voor de opvang van asielzoekers, waarom dan niet voor mij?	0	0%
Het gaat ten koste van werkgelegenheid	0	0%
Begrijp dat bezuinigingen noodzakelijk zijn (minder geld beschikbaar), maar sommige mensen zijn er wel erg van afhankelijk van de hulp bij het huishouden	9	10%
Er had beter persoonlijk bepaald moeten worden hoeveel hulp klanten zouden krijgen	4	5%
Anders	9	10%

**Vraag 20: (klanten die al voor 2015 Hulp bij het huishouden ontvingen, n = 403, meerdere antwoorden mogelijk)**

Op welke wijze bent u op de hoogte gekomen van de veranderingen rondom de Hulp bij het huishouden per 1 januari 2015?

	Aantal	Percentage
Door een brief van de gemeente Utrecht	338	84%
Ik heb bij mij thuis een herindicatiegesprek gehad met een Wmo-consulent van de gemeente	72	18%
Ik heb een telefonisch herindicatiegesprek gehad met een Wmo-consulent van de gemeente	103	26%
Via mijn hulp bij het huishouden zelf	45	11%
Via iemand van mijn familie	23	6%
Via iemand die ik ken (vrienden, bekenden, burens, enz.)	13	3%
Via de media (krant, radio, televisie)	83	21%
Via internet	5	1%
Anders, namelijk: ...	4	1%
Geen van genoemde opties	11	3%

**Vraag20anders:**

Op welke andere wijze bent u op de hoogte gekomen van de veranderingen rondom de hulp bij het huishouden?

*Ziekenhuis, huisarts, zorgaanbieder*

**Vraag 21: (klanten die al voor 2015 Hulp bij het huishouden ontvingen, n = 403)**

Heeft u een persoonlijk gesprek gehad met een huishoudcoach?

	Aantal	Percentage
Ja	71	17%
Nee	321	80%
Weet ik niet	11	3%
<b>Totaal</b>	<b>403</b>	<b>100%</b>

**Vraag 21A: (stellen als vraag 21 is 'Ja', n = 71)**

Hoe tevreden bent u over het gesprek met de huishoudcoach?

	Aantal	Percentage
Zeer tevreden	5	7%
Tevreden	40	56%
Neutraal	8	12%
Ontevreden	13	18%
Zeer ontevreden	4	6%
Weet ik niet	1	1%
<b>Totaal</b>	<b>71</b>	<b>100%</b>

**Vraag 22: (als vraag 18 is ‘Minder hulp door de bezuinigingen’, n = 247):**

Heeft u bezwaar gemaakt tegen het aantal uren Hulp bij het huishouden van de gemeente dat u in 2015 kreeg toegekend?

	Aantal	Percentage
Ja	87	35%
Nee	151	61%
Weet ik niet	5	2%
Niet bekend	4	2%
<b>Totaal</b>	<b>247</b>	<b>100%</b>

**Vraag 22A: (stellen als vraag 22 is ‘Ja’, n = 87, meerdere antwoorden mogelijk)**

Wat is het gevolg van uw bezwaar geweest?

	Aantal	Percentage
Mijn bezwaar wordt nog behandeld	8	9%
Mijn bezwaar is afgewezen	34	39%
Mijn bezwaar is afgewezen, maar ik ben in beroep gegaan	5	6%
Mijn bezwaar heeft geresulteerd in een bezoek van een huishoudcoach	3	3%
Mijn bezwaar is toegekend, ik heb nu meer uren hulp bij het huishouden	28	32%
Anders, namelijk:	7	8%
Weet ik niet / wil ik niet zeggen	4	5%

**Vraag 23: (als vraag 18 is ‘Minder hulp door de bezuinigingen’, n = 247, meerdere antwoorden mogelijk):**

U heeft eerder aangegeven dat u voor de bezuinigingen meer uren kreeg dan nu. Wat betekent deze vermindering van hulp voor u?

	Aantal	Percentage
Hogere kosten (extra uren inkopen)	29	12%
Er wordt minder schoongemaakt	122	49%
Gezondheidsproblemen	16	6%
Moet meer zelf doen	18	7%
Familie, vrienden en bekenden moeten meer doen	7	3%
Minder sociaal contact (met hulp en/of buitenshuis)	8	3%
Heeft een tekort aan uren	15	6%
Anders	17	7%
Weet ik niet / geen antwoord	14	6%
Geen gevolgen van vermindering	17	7%

**Vraag 23A: (als 18 is ‘Minder hulp door de bezuinigingen’, n = 247, meerdere antwoorden mogelijk)<sup>6</sup>**

Hoe hebt u de vermindering van het aantal uren hulp van het huishouden van de gemeente opgevangen?

*Antwoorden zijn allemaal voorgelezen en telkens is aan de respondent gevraagd aan te geven ‘veel’, ‘beetje’ of ‘niet’.*

	veel	beetje	niet	n.b.
Ik ben meer zelf gaan doen	6%	19%	73%	2%
Ik krijg nu meer hulp van mijn familie	4%	13%	81%	2%
Ik krijg nu meer hulp van iemand anders die ik ken (vriend, kennis, bureu, enz.)	1%	2%	95%	2%
Ik krijg nu meer hulp van een vrijwilligersorganisatie	0%	1%	98%	2%
Ik heb meer hulp ingekocht bij een zorgaanbieder	13%	7%	78%	2%
Ik heb particulier extra hulp gezocht tegen betaling	2%	2%	94%	2%
Ik heb dit op een andere manier opgevangen ( <i>valt niet in de opties die hierboven staan</i> )	0%	0%	98%	2%

**Vr23AndereManier (als laatste optie = veel of beetje)**

U heeft aangegeven dat u de vermindering van het aantal uur op een andere manier heeft opgevangen. Kunt u kort toelichten hoe u dit heeft gedaan?

*Deze respondent heeft nu thuisbegeleiding.*

**Vraag 23A1: (als 18 is ‘Minder hulp door de bezuinigingen’, n = 247, meerdere antwoorden mogelijk)**

Wordt er door de vermindering van het aantal uren hulp minder in het huishouden schoongemaakt?

	Aantal	Percentage
Ja, veel	104	42%
Ja, een beetje	89	36%
Nee	51	21%
Geen antwoord	3	1%
<b>Totaal</b>	<b>247</b>	<b>100%</b>

<sup>6</sup> Telt door afrondingsverschillen niet altijd op tot 100%

**Vraag 23B: (als vraag 23A1 is ‘beetje’ of ‘veel’ (er wordt nu minder schoongemaakt), meerdere voorbeelden mogelijk, n = 193)**

Kunt u voorbeelden geven van dingen die niet meer gedaan worden, maar naar uw mening wel nodig zijn?

	Aantal	Percentage
Ja, namelijk:	160	83%
<i>Periodieke, grote schoonmaak</i>	30	19%
<i>Badkamer, douche goed schoonmaken</i>	32	20%
<i>Keuken, keukenkastjes goed schoonmaken</i>	36	23%
<i>Woonkamer, meubels goed schoonmaken</i>	21	13%
<i>Slaapkamer schoonmaken, bed opmaken</i>	9	6%
<i>Wc's goed schoonmaken</i>	11	7%
<i>Bovenverdieping schoonmaken</i>	10	6%
<i>Ramen zemen</i>	50	31%
<i>Stofzuigen</i>	18	11%
<i>Strijken</i>	13	8%
<i>Kleding wassen</i>	11	7%
<i>Gordijnen wassen</i>	5	3%
<i>Overig</i>	10	6%
Nee (geen voorbeelden)	20	10%
Weet ik niet	13	7%

**Vraag 24: (als 18 is ‘Minder hulp door de bezuinigingen’, n = 247, meerdere antwoorden mogelijk)**

Heeft u nog andere nadelen ondervonden van de vermindering van uw uren hulp?

	Aantal	Percentage
Hogere kosten (extra uren inkopen)	15	6%
Er wordt minder schoongemaakt (specifieke taken)	55	22%
Gezondheidsproblemen	14	6%
Moet meer zelf doen	1	0%
Familie, vrienden en bekenden moeten meer doen	4	2%
Minder sociaal contact (met hulp en/of buitenshuis)	6	2%
Geen andere gevolgen	158	64%

**BLOK 5: OVER DE FINANCIERING VAN DE HULP BIJ HET HUISHOUDEN (voor iedereen)**

**Vraag 25: (iedereen stellen, n = 474)**

Is de hoogte van de eigen bijdrage voor u een probleem?

	Aantal	Percentage
Ja, een groot probleem	92	19%
Ja, een beetje een probleem	106	22%
Nee, geen probleem	249	53%
Weet ik niet	27	6%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>

**Vraag 26: (klanten die al voor 2015 Hulp bij het huishouden ontvingen, n = 403)**

Is uw eigen bijdrage in 2015 omhoog of omlaag gegaan?

	Aantal	Percentage
Omhoog	216	54%
Gelijk gebleven	77	19%
Omlaag	55	14%
Weet ik niet	55	14%
<b>Totaal</b>	<b>403</b>	<b>100%<sup>7</sup></b>

**Vraag 27: (iedereen stellen, n = 474)**

Hoeveel eigen bijdrage moet u per periode van 4 weken betalen?

	Aantal	Percentage
Minder dan 30 euro	235	50%
Tussen de 30 en de 50 euro	78	17%
Tussen de 50 en de 100 euro	40	8%
Tussen de 100 en 150 euro	23	5%
Tussen de 150 en 200 euro	5	1%
Meer dan 200 euro, namelijk: ...	4	1%
Weet ik niet	81	17%
Wil ik niet zeggen	8	2%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%<sup>8</sup></b>

<sup>7</sup> Telt door afrondingsverschil niet op tot 100%

<sup>8</sup> Telt door afrondingsverschil niet op tot 100%

De gemeente Utrecht heeft voor de jaren 2015 en 2016 extra geld om Hulp bij het huishouden met korting aan te bieden. Dit wordt de Huishoudelijke Hulp Toelage (HHT) genoemd. Als u Hulp bij het Huishouden van de gemeente ontvangt, is het mogelijk om extra uren te kopen voor een lagere prijs van € 5,00 per uur. In Utrecht kunt u maximaal 3 uur per week extra inkopen met de Huishoudelijke Hulp Toelage.

**Vraag 28: (iedereen stellen, n = 474)**

Weet u dat u tegen een verlaagd tarief extra uren hulp bij het huishouden met de Huishoudelijke Hulp Toelage kunt inkopen?

	Aantal	Percentage
Ja	360	76%
Nee	114	24%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>

**Vraag 28A: (stellen als vraag 28 is 'Ja', n = 360)<sup>9</sup>**

Hoe is de Huishoudelijke Hulp Toelage bij u bekend geworden?

Ik noem verschillende mogelijkheden, dan kunt u antwoorden met: ja, waarschijnlijk wel, waarschijnlijk niet, nee, weet niet.

	ja	Waarsch. wel	Waarsch. niet	nee	weet niet
Door een brief van de gemeente	69%	4%	0%	19%	8%
Door de website van de Gemeente Utrecht	2%	1%	2%	85%	11%
Door een gesprek met de gemeente/Wmo-consulent / het Wmo-loket	9%	1%	1%	78%	11%
Door familie	4%	1%	1%	83%	10%
Door vrienden, burens of bekenden	3%	1%	1%	84%	10%
Door mijn Hulp bij het Huishouden	7%	0%	1%	81%	11%
Door mijn zorgaanbieder	11%	4%	2%	74%	10%
Door de media (krant, radio, televisie)	6%	1%	1%	81%	11%
Door het internet	1%	0%	1%	87%	11%
Door een belangenorganisatie (bijvoorbeeld de ouderenbond)	1%	0%	2%	87%	11%
Op een andere manier	2%	0%	1%	86%	10%

**Vraag 28anders**

Is de huishoudelijke hulp toelage op een andere manier bij u bekend geworden

*Via de huisarts, arts of het ziekenhuis*

**Vraag 28A1: (stellen als vraag 28 is 'Ja', n = 360)**

Maakt u ook daadwerkelijk gebruik van de Huishoudelijke Hulp Toelage?

	Aantal	Percentage
Ja	109	30%
Nee	251	70%
<b>Totaal</b>	<b>360</b>	<b>100%</b>

<sup>9</sup> Telt door afrondingsverschillen niet altijd op tot 100%

**Vraag 28A2: (stellen als vraag 28A1 is ‘Ja’, n = 109)**

Hoeveel extra uren Hulp bij het Huishouden koopt u met behulp van de Huishoudelijke Hulp Toelage in?

	Aantal	Percentage
0,5 uur per week	11	10%
1,0 uur per 2 weken	2	2%
1,0 uur per week	33	30%
1,5 uur per week	25	23%
3,0 uur per 2 weken	5	5%
2,0 uur per week	9	8%
2,5 uur per week	4	4%
5,0 uur per 2 weken	1	1%
3,0 uur per week	5	5%
1,5 per maand	1	1%
6,0 uur per maand	2	2%
Wekelijks	4	4%
Incidenteel	1	1%
Weet ik niet/ wil ik niet zeggen	5	5%
Geen	1	1%
<b>Totaal</b>	<b>109</b>	<b>100%<sup>10</sup></b>

**Vraag 28B: (stellen als vraag 28A1 is ‘Nee’, n = 251)**

Waarom maakt u geen gebruik van de Huishoudelijke Hulp Toelage?

	Aantal	Percentage
Omdat ik geen extra uren Hulp bij het Huishouden nodig heb	75	30%
Omdat ik niet weet hoe ik de extra uren moet aanvragen	8	3%
Omdat ik geen geld heb om extra uren in te kopen	104	41%
Omdat ik het te duur vind om extra uren in te kopen	33	13%
Omdat het maar tijdelijk tegen gereduceerd tarief kan	0	0%
Omdat 3 uur extra hulp per week voor mij niet genoeg is	2	1%
Omdat ik geen vreemde hulp in huis wil	9	4%
Omdat het nog niet heb aangevraagd, maar dat ga ik wel doen	2	1%
Omdat ik er nog over nadenk	2	1%
Anders, namelijk:	6	2%
Weet ik niet	10	4%
<b>Totaal</b>	<b>251</b>	<b>100%</b>

<sup>10</sup> Telt door afrondingsverschil niet op tot 100%

**Vraag 28C: (stellen als vraag 28 is ‘Nee’, n = 114)**

Zou u in de toekomst gebruik willen maken van deze mogelijkheid om tegen gereduceerd tarief meer uren Hulp bij het Huishouden in te kopen?

	Aantal	Percentage
Ja	16	14%
Misschien	23	20%
Nee	52	46%
Weet ik niet	23	20%
<b>Totaal</b>	<b>114</b>	<b>100%</b>

**Vraag 28C1: (stellen als vraag 28C is ‘Ja’, n = 16)**

Hoeveel extra uren Hulp bij het Huishouden zou u per week willen inkopen met behulp van de Huishoudelijke Hulp Toelage?

	Aantal	Percentage
1,0 uur per week	4	25%
2,0 uur per week	1	6%
3,0 uur per week	5	31%
Anders, namelijk:	1	6%
Weet ik niet	5	31%
<b>Totaal</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>

**Vraag 28C2: (als vraag 28C is ‘Misschien’, meerdere antwoorden mogelijk, n = 23)**

Waarom twijfelt u om extra uren in te kopen met behulp van de Huishoudelijke Hulp Toelage?

	Aantal	Percentage
Omdat ik geen extra uren Hulp bij het Huishouden nodig heb	3	13%
Omdat ik niet weet hoe u de extra uren moet aanvragen	5	22%
Omdat ik geen geld heb om extra uren in te kopen	5	22%
Omdat ik het te duur vind om extra uren in te kopen	1	4%
Omdat het maar tijdelijk tegen gereduceerd tarief kan	0	0%
Omdat ik onzeker ben over de hoogte van mijn eigen bijdrage	0	0%
Omdat ik hierover nog moet overleggen met mijn kind(eren)	3	13%
Omdat dit afhangt van mijn gezondheid	2	9%
Anders, namelijk:	3	13%
Weet ik niet	2	9%

**Vraag 28C3: (als vraag 28C is ‘Nee’, meerdere antwoorden mogelijk, n = 52)**

Waarom wilt u geen extra uren inkopen met behulp van de Huishoudelijke Hulp Toelage?

	Aantal	Percentage
Omdat ik geen extra uren Hulp bij het Huishouden nodig heb	25	48%
Omdat ik niet weet hoe u de extra uren moet aanvragen	1	2%
Omdat ik geen geld heb om extra uren in te kopen	19	37%
Omdat ik het te duur vind om extra uren in te kopen	3	6%
Omdat het maar tijdelijk tegen gereduceerd tarief kan	0	0%
Omdat ik onzeker ben over de hoogte van mijn eigen bijdrage	0	0%
Anders, namelijk:	1	2%
Weet ik niet	4	8%

**Vraag 29: (iedereen stellen, antwoorden met ‘ja’ of ‘nee’, n = 474)**

Zijn er naast deze soorten hulp van de gemeente nog andere mensen die u helpen om uw huis schoon en leefbaar te houden? Ik lees de antwoorden voor.

	Aantal	Percentage
Niemand, het overige schoonmaakwerk doe ik zelf (door naar vraag 30)	370	77%
Iemand uit mijn familie (kinderen, broers/zussen, neven/nichten, enz.)	81	17%
Iemand die ik ken (vriend, kennis, buurman of buurvrouw, enz.)	13	3%
Iemand van een zorgaanbieder of bedrijf die ik zelf inhuur (professionele schoonmaakhulp)	12	3%
Iemand van een vrijwilligersorganisatie (vrijwillige hulp)	2	0%

**Vraag 29anders:**

U heeft aangegeven dat <antwoorden van vraag 29> u helpt/helpen om uw huis schoon en leefbaar te houden. Kunt u aangeven of deze mensen veel of een beetje wordt gegeven?

	Veel	Een beetje	n =
Iemand uit mijn familie (kinderen, broers/zussen, neven/nichten, enz.)	30%	70%	81
Iemand die ik ken (vriend, kennis, buurman of buurvrouw, enz.)	46%	54%	13
Iemand van een zorgaanbieder of bedrijf die ik zelf inhuur (professionele schoonmaakhulp)	82%	18%	12
Iemand van een vrijwilligersorganisatie (vrijwillige hulp)	0%	100%	2

**Vraag 29A: (stellen als uit vraag 29 blijkt dat er van iemand hulp wordt ontvangen, n = 108)**

Hoeveel extra kosten maakt u voor deze hulp?

	Aantal	Percentage
Geen	84	78%
Ik betaal ... € per ...	15	14%
Wil ik niet zeggen	9	8%
<b>Totaal</b>	<b>108</b>	<b>100%</b>

*De bedragen die mensen betalen voor de extra hulp en de bijbehorende perioden waarin dit betaald wordt, lopen sterk uiteen.*

**BLOK 6: INFORMATIEVOORZIENING (voor iedereen)**

We stellen u nu een aantal vragen over *informatie* over de Hulp bij het huishouden.

**Vraag 30: (iedereen stellen, n = 474)**

Hoe tevreden bent u over de informatie over de mogelijkheden van Hulp bij het huishouden die u hebt ontvangen van de gemeente?

	Aantal	Percentage
Zeer tevreden	25	5%
Tevreden	299	63%
Neutraal	51	11%
Ontevreden	61	13%
Zeer ontevreden	5	1%
Weet ik niet	33	7%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>

**Vraag 30A: (stellen als vraag 30 is ‘ontevreden’ of ‘zeer ontevreden’, meerdere antwoorden mogelijk, n = 66)**

Waarom bent u (zeer) ontevreden?

	Aantal	Percentage
Ik wist niet bij wie ik moest zijn	14	21%
De informatie is moeilijk te vinden	16	24%
De informatie is alleen digitaal, en internet is niet geschikt voor mij	0	0%
De informatie was niet begrijpelijk	17	26%
De informatie was niet duidelijk	13	20%
Ik miste informatie over een of meer onderwerpen	16	24%
De informatie was standaard, er is geen rekening gehouden met mijn situatie	4	6%
Anders, namelijk: ....	4	6%

**Vraag 31: (iedereen stellen, n = 474)**

Hebt u bepaalde informatie over de Hulp bij het huishouden van de gemeente gemist?

	Aantal	Percentage
Ja	43	9%
Nee	349	74%
Weet ik niet	82	17%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>

**Vraag 31A: (stellen als vraag 31 is ‘Ja’, meerdere antwoorden mogelijk, n = 43)**

Over welk onderwerp heeft u informatie gemist?

Ik miste informatie over:

	Aantal	Percentage
De hoogte van de eigen bijdrage	14	35%
De aanbieders waaruit ik kan kiezen voor hulp bij het huishouden	12	30%
De ingangsdatum van de hulp bij het huishouden	2	5%
Hoe/ waar ik bezwaar kan maken tegen mijn beschikking	7	18%
Wanneer ik bezwaar kan maken tegen mijn beschikking	8	20%
Informatie over de Huishoudelijke Hulp Toelage	7	18%
Iets anders	14	35%

**Indien “iets anders = ja”**

Over welk ander onderwerp heeft u informatie gemist?

*De 14 antwoorden zijn sterk uiteenlopend.*

**BLOK 7: Tot slot.**

**Vraag 32: (iedereen stellen, n = 474)**

De Rekenkamer Utrecht wil graag met klanten met Hulp bij het Huishouden persoonlijk in gesprek. Het gaat dan om een persoonlijk gesprek van ongeveer een uur bij u thuis. U kunt dan meer vertellen over de door u gegeven antwoorden en andere ervaringen. Mag de Rekenkamer daarover met u contact opnemen?

	Aantal	Percentage
Ja, mijn telefoonnummer is:	184	39%
Ja, mijn emailadres is:	1	0%
Nee	289	61%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>

**Vraag 33: (iedereen stellen, n = 474)**

Wilt u nog iets anders kwijt over uw ervaringen met de hulp bij het huishouden of hebt u nog opmerkingen die voor ons onderzoek van belang zijn?

	Aantal	Percentage
Ja, namelijk: ...	63	13%
Nee	411	87%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>

De 63 respondenten geven sterk uiteenlopende opmerkingen mee. Er is in hoofdlijnen vooral sprake van uitspraken over de hulp (erg tevreden met motivering, tot erg ontevreden met motivering), en over de gemeente (graag meer hulp van de gemeente, graag betere informatie van de gemeente, opmerkingen over het gevoerde beleid).

**Vraag A: (iedereen stellen, n = 474)**

Wat is de hoogste opleiding waar u een diploma van heeft?

	Aantal	Percentage
Geen	90	19%
Lager onderwijs/basisonderwijs	127	27%
Lager of middelbaar algemeen voortgezet onderwijs (LAVO, V(G)LO, MULO, MAVO)	111	23%
Hoger algemeen voortgezet onderwijs (HAVO, VWO, HBS, MMS, lyceum, gymnasium)	16	3%
Lager beroepsonderwijs (ambachts-/huishoudschool, LTS, VBO, LHNO, LEAO, V(M)BO)	33	7%
Middelbaar beroepsonderwijs (UTS, MTS, (K)MBO, MEAO, INAS, ROC, leerlingwezen)	29	6%
Hoger beroepsonderwijs (HTS, HEAO, hogeschool)	49	10%
Wetenschappelijk onderwijs (universiteit)	11	2%
Anders	1	0%
Wil ik niet zeggen	7	2%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%<sup>11</sup></b>

**Vraag B: (iedereen stellen, n = 474)**

Wat is per maand het netto inkomen van uw huishouden?

*Met inkomen bedoelen we ook uitkering, pensioen en alimentatie. Vakantiegeld, kinderbijslag en huursubsidie zijn geen inkomen.*

	Aantal	Percentage
Minder dan € 1.100 per maand	168	35%
€ 1.100 tot € 1.500 per maand	161	34%
€ 1.500 tot € 2.000 per maand	43	9%
€ 2.000 tot € 3.350 per maand	22	5%
€ 3.350 of meer per maand	1	0%
Ik wil dat liever niet zeggen	79	17%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>

**Vraag C: (iedereen stellen, n = 474)**

Met wie woont u in uw woning?

	Aantal	Percentage
Ik woon alleen	375	79%
Ik woon alleen, met kind(eren) (naar vraag C1)	16	3%
Ik en mijn partner, zonder kinderen	73	15%
Ik en mijn partner, met kind(eren)	7	2%
Ik woon bij mijn ouders/verzorgers	1	0%
Anders, namelijk: ...	2	0%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%<sup>12</sup></b>

<sup>11</sup> Telt door afrondingsverschil niet op tot 100%

<sup>12</sup> Telt door afrondingsverschil niet op tot 100%

**Vraag C1: (stellen als vraag C is ‘Ik woon alleen, met kind(eren)’ of ‘Ik en mijn partner, met kinderen’)**

Zijn er kinderen onder de 6 jaar bij?

	Aantal	Percentage
Ja	5	22%
Nee	18	78%
Wil ik niet zeggen	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

**Vraag D: (iedereen stellen, n = 474)**

In welk land bent u geboren? En uw moeder? En uw vader?

	Zelf		Moeder		Vader	
	Aantal	Perc.	Aantal	Perc.	Aantal	Perc.
Nederland	397	84%	392	83%	399	84%
Marokko	13	3%	14	3%	14	3%
Turkije	16	3%	17	4%	17	4%
Suriname, Antillen, Aruba	20	4%	19	4%	19	4%
Ander land, namelijk:	28	6%	32	7%	25	5%
<b>Totaal</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>	<b>474</b>	<b>100%</b>

## Voorstel van de Rekenkamer

Opgesteld door	Rekenkamer
Vergadering	Commissie Mens en Samenleving
Vergaderdatum	6 oktober 2016
Jaargang en nummer	2016 74
Geheim	Nee

---

### **Rekenkameronderzoek: 'Hulp bij maatwerk. Een onderzoek naar de hulp bij het huishouden in het kader van de Wmo 2015'**

De rekenkamer stelt de raad voor te besluiten om het college van burgemeester en wethouders te verzoeken:

- 1 Meer maatwerk toe te passen bij het beoordelen van aanvragen om hulp door meer rekening te houden met verschillen in de persoonlijke situatie van klanten.
- 2 De informatievoorziening aan nieuwe en bestaande klanten te verbeteren.
- 3 Te zorgen voor meer duidelijkheid waar klanten ondersteuning kunnen krijgen wanneer zij problemen ervaren rond de hulp bij het huishouden.
- 4 Het toezicht op de kwaliteit van geleverde hulp bij het huishouden te verbeteren.
- 5 Informatie uit het klantenbestand diepgaander te analyseren om tot betere begrotingen te komen en tot meer inzicht in het niet (langer) gebruik maken van de hulp bij het huishouden.
- 6 Klanten tijdig helderheid te geven over het al dan niet voortbestaan van de HHT-regeling vanaf 2017 en eventuele alternatieven daarvoor.

#### **Conclusie commissie**

De Rekenkamer,

De secretaris,

dr. G. Molenaar

De voorzitter,

drs. P.J.C.M van den Berg

**Bijlages**

**Eerdere besluitvorming**

**Uitvoering**

## Context

De Rekenkamer Utrecht heeft onderzoek gedaan naar de hulp bij het huishouden in de gemeente Utrecht. De gemeente is sinds 2007 verantwoordelijk voor deze hulp. Bij de invoering van Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo 2015) heeft het Rijk het beleid inhoudelijk gewijzigd en fors bezuinigd op het budget dat de gemeente daarvoor krijgt. In de WMO 2007 werd uitgegaan van het compensatiebeginsel terwijl de WMO 2015 spreekt over het geven van een 'passende bijdrage aan zelfredzaamheid en participatie'. De gemeente Utrecht heeft het beleid voor de verstrekking van hulp bij het huishouden (hierna: HbH) in 2015 dan ook aangepast om deze beleidswijziging en bezuiniging te realiseren. De gevolgen daarvan grijpen rechtstreeks in op het dagelijks leven van veel kwetsbare inwoners van Utrecht. De uitvoering van het beleid heeft geleid tot veel onrust, bezwaren en juridische procedures.

Met dit onderzoek wil de rekenkamer inzicht bieden in de manier waarop het nieuwe Utrechtse beleid voor hulp bij het huishouden in de praktijk uitwerkt. Centraal daarbij staan het perspectief van de klant en de gemeentefinanciën.

Het onderwerp is regelmatig in het nieuws en in beweging onder druk van de maatschappelijke en politieke discussie en als gevolg van uitspraken van de Centrale Raad van Beroep in mei 2016. De gemeente Utrecht heeft aangekondigd dat de basisvoorziening hulp bij het huishouden vanaf 10 oktober 2016 met 26 uur per jaar wordt uitgebreid (van 78 naar 104 uur). Om invulling te geven aan de uitspraak van de rechter heeft de gemeente de bureaus KPMG Plexus en Bureau HHM nader onderzoek laten uitvoeren naar de vraag hoeveel tijd nodig is om een 'schoon en leefbaar huis' te realiseren, om de omvang van de basisvoorziening beter te onderbouwen. Deze ontwikkelingen doen geen afbreuk aan de bruikbaarheid van onze onderzoeksresultaten. De rekenkamer verwacht met dit rapport een bijdrage te leveren aan verbeteringen van het beleid inzake hulp bij het huishouden.

De hoofdconclusie van de rekenkamer over de beleidswijzigingen van de hulp bij het huishouden is dat er onvoldoende maatwerk is toegepast en de bezuiniging aanzienlijk hoger is uitgevallen dan nodig was.

Het onvoldoende toepassen van maatwerk baseert de rekenkamer op het volgende:

- Bij de (her-)indicaties heeft 80% van de klanten met HbH1 en HbH PGB alleen de basisvoorziening van 78 uur per jaar (per oktober 2016 104 uur) gekregen. Deze klanten verschillen in behoorlijke mate qua woonsituatie, in de ernst van hun beperkingen en in de beschikbaarheid van hulp uit hun eigen netwerk, maar ontvangen bijna allemaal evenveel uren hulp. Na uitbreiding van de basisvoorziening voor alle klanten zal dat niet veranderen, al krijgt iedereen dan een maatje ruimer.
- Ongeveer de helft van de klanten geeft aan dat het met de toegewezen uren hulp niet lukt om het eigen huis voldoende schoon en leefbaar te houden.
- Het Wmo-loket heeft de herindicaties van bestaande klanten eind 2014 onder grote tijdsdruk uitgevoerd. In korte tijd is met man en macht gewerkt om de klantenpopulatie grotendeels te herindicieren. Daarbij heeft het Wmo-loket de nieuwe beleidsregels loyaal en strikt uitgevoerd. Deze regels zijn te sterk gebaseerd op de gedachte dat een standaardmaat geschikt is voor bijna alle klanten, boden in 2015 beperkte mogelijkheden tot maatwerk en de maatwerkmodules zijn terughoudend toegepast. De beleidsregels 2016 bieden meer ruimte om de omvang van de maatwerkmodules af te stemmen op de individuele situatie van de klant.
- Ruim drie kwart van de herindicaties is telefonisch of via dossieronderzoek uitgevoerd, terwijl een gesprek bij de klant thuis een beter inzicht geeft in de persoonlijke situatie en de ondersteuningsbehoefte. De sterke vermindering van de hulp, de beperkte ruimte om maatwerkmodules toe te passen en de herindicatie per telefoon of via dossieronderzoek, maken dat een deel van de klanten het gevoel heeft dat er niet naar hen geluisterd is.
- Naar aanleiding van bezwaarprocedures, huishoudcoaches en rechterlijke uitspraken moest een flink aantal indicaties later weer aangepast worden. Dat de herindicatieronde eind 2014 geen schoonheidsprijs verdiende, heeft de gemeente ook zelf ingezien.

Dat de bezuiniging hoger uitgevallen is dan nodig was, baseert de rekenkamer op het volgende:

- In 2015 bedraagt het batig saldo op HbH € 2,8 miljoen (18% van het budget in 2015) en het batig saldo op HHT bedraagt € 2,5 miljoen (75% van het budget in 2015). Feitelijk was er in 2013 al sprake van een batig saldo op het budget HbH van € 0,7 miljoen in 2013, dat toenam tot € 3,2 miljoen in 2014.
- Het batig saldo is ontstaan door gebrekkig onderbouwde en te voorzichtige ramingen.

De gerealiseerde kosten voor 2015 en 2016 zijn lager dan begroot door vier factoren:

- Al minstens sinds 2012 vertoont het aantal klanten met hulp bij het huishouden een dalende trend, zowel in Utrecht als landelijk. Ondanks de extramuralisering in de zorg heeft deze trend zich doorgezet, terwijl de ramingen gebaseerd zijn op een gelijkblijvend aantal klanten vanaf 2013.
- Doordat het Rijk de Wtcg-korting afschafte, ging de netto eigen bijdrage voor de Wmo in 2015 omhoog, terwijl het gemiddeld aantal uren hulp omlaag ging. Daardoor werd de eigen bijdrage per uur HbH voor een deel van de klanten hoger dan de gangbare tarieven via de particuliere markt. Dit heeft waarschijnlijk bijgedragen aan de daling van het aantal klanten. Bij de ramingen werd daarmee geen rekening gehouden. Dat de eigen bijdrage in 2016 door de gemeente verlaagd is, zal niet bij alle vertrokken klanten bekend zijn.
- De gemeente had onvoldoende inzicht in de mate waarin afgegeven indicaties daadwerkelijk worden gebruikt en de oorzaken daarvan. De ramingen zijn gebaseerd op 100% verzilvering van de geïndiceerde uren. Klanten gebruiken in de praktijk niet alle uren waar zij volgens de afgegeven indicatie recht op hebben, maar gemiddeld 81% daarvan. In 2015 waren er 241 klanten met recht op zorg in natura (HbH1 en HbH2) die er geheel geen gebruik van maakten en 645 die minder dan twee derde van de uren 'verzilverden'.
- Drie kwart van de klanten maakt geen gebruik van de mogelijkheid om aanvullende uren via de HHT-regeling bij te kopen.

De noodzaak om het herziene beleid snel in gang te zetten en de bezuiniging te realiseren, heeft geprevaleerd boven een zorgvuldig onderzoek naar de daadwerkelijk aanwezige ruimte om de geboden uren huishoudelijke hulp bij klanten te verminderen. Doordat het aantal klanten en de mate van verzilvering lager waren dan geraamd, is meer bezuinigd dan nodig was om de structurele verlaging van de Integratie-uitkering Wmo van het Rijk op te vangen. De financiële doelen zijn ruimschoots gerealiseerd. Op de beschikbare budgetten zijn aanzienlijke overschotten ontstaan. Er zijn minder uren hulp geleverd dan mogelijk was geweest binnen het budget en er is onvoldoende inhoud gegeven aan de wettelijke eis om individueel maatwerk toe te passen op basis van zorgvuldig onderzoek naar de individuele situatie van de klant.

Verder concludeert de rekenkamer het volgende.

1. Veel klanten van hulp bij het huishouden zijn kwetsbaar en de eigen kracht om meer zelf te doen of hulp in te roepen is vaak beperkt. De Wmo 2015 vraagt van gemeenten om een groter beroep te doen op de eigen kracht van burgers en om het mogelijk te maken dat mensen zo lang mogelijk zelfstandig thuis kunnen blijven wonen. Veel klanten geven aan dat hulp bij het huishouden voor hen belangrijk is om zelfstandig te kunnen blijven wonen. Een aanzienlijke groep klanten krijgt geen of weinig extra schoonmaakhulp uit het eigen netwerk en kan het zich evenmin financieel permitteren om uren bij te kopen. Veel klanten zijn voor het verkrijgen van hulp bij het huishouden afhankelijk van de gemeente.

2. Ongeveer de helft van de klanten geeft aan niet genoeg te hebben aan het aantal uren hulp dat wordt verstrekt.  
Minder uren hulp betekent veelal dat er minder wordt schoongemaakt. De taken die volgens deze klanten onvoldoende gedaan worden, vallen grotendeels onder de takenlijst voor hulp bij het huishouden die de gemeente met aanbieders heeft opgesteld. De verminderde uren leggen niet zelden (te) veel druk op mantelzorgers en professionele hulpen. Sommige klanten doen nu meer zelf in het huishouden dan zij aan kunnen. De andere helft van de klanten geeft aan dat de hulp die zij krijgen voldoende is om een schoon en leefbaar huis te realiseren. De aangekondigde uitbreiding van de basisvoorziening HbH met 26 uur per jaar (gemiddeld een half uur per week) vanaf oktober 2016 betekent dus dat de helft van de klanten uitbreiding krijgt, terwijl zij dat niet nodig hebben om een schoon en leefbaar huis te realiseren. Een deel van de andere helft zal de uitbreiding met 26 uur juist wellicht niet genoeg vinden.
3. Afgezien van het aantal uren is een grote meerderheid van de klanten tevreden over de kwaliteit van de hulp en over de aanvraagprocedure en informatievoorziening; ongeveer de helft van de klanten wordt met het huidige beleid voldoende ondersteund.  
Een grote meerderheid van de klanten is tevreden over de aanvraagprocedure (68%), de informatievoorziening (68%) en de kwaliteit van de hulp (85%). Over het aantal uren HbH zijn beduidend minder klanten tevreden (39%). Ongeveer de helft van de klanten geeft aan dat het met de hulp van de gemeente lukt om het eigen huis schoon en leefbaar te houden. Met name klanten die zelf nog veel in het huishouden kunnen doen, die een klein huis hebben, een goede hulp hebben, hulp uit hun eigen netwerk krijgen en/of niet zo kieskeurig zijn, hebben vaker voldoende aan de basisvoorziening van 78 uur per jaar.
4. De informatievoorziening is voor het merendeel van de klanten toereikend, maar er is ook ruimte voor verbetering.  
Ruim twee derde van de klanten is tevreden over de huidige informatievoorziening. Klanten blijken echter niet altijd goed op de hoogte zijn van de mogelijkheden en hun rechten. Zo weet de helft van de klanten niet dat zij gedurende het hele jaar gemiste uren mogen inhalen. Ook had de gemeente meer kunnen doen om bekendheid te geven aan de HHT-regeling.
5. De HHT-regeling wordt minder gebruikt dan verwacht, maar de HHT is voor deze klanten wel een belangrijke uitweg om de gevolgen van de bezuiniging op te vangen.  
De mogelijkheid om uren bij te kopen met de HHT-regeling wordt door 23% van de klanten HbH1 en HbH-PGB benut. Gemiddeld kopen zij ongeveer 1 uur per week bij. Ondanks het lage tarief van € 5 per uur vormt de inkomenspositie van 35% van de klanten een belemmering om hiervan gebruik te maken. De voorgenomen uitbreiding van de basisvoorziening vanaf oktober 2016 kan tot een lager gebruik van de HHT leiden.
6. Het toezicht van de gemeente op de kwaliteit van de geleverde hulp bij het huishouden is niet actief genoeg.  
De gemeente is eindverantwoordelijk voor de kwaliteit en continuïteit van de voorziening die de klant krijgt en heeft daarover afspraken gemaakt in de raamcontracten met de aanbieders. De gemeente gaat onvoldoende na of aanbieders die afspraken ook daadwerkelijk realiseren. In de contracten met aanbieders van hulp bij het huishouden zijn ook enkele bepalingen opgenomen over het uitvoeren van metingen onder klanten en het toesturen van rapportages over klanttevredenheid. De gemeente stelt vooraf weinig voorwaarden aan de wijze waarop de klanttevredenheid gemeten dient te worden en vraagt de uitkomsten van de klanttevredenheidsmetingen niet bij de aanbieders op. De gemeente onthoudt zichzelf hiermee de gelegenheid om op een meer systematische manier geïnformeerd te worden over de tevredenheid onder klanten en waar nodig bij te sturen.

Een nadere toelichting op deze conclusies is opgenomen in het rapport, evenals de onderliggende bevindingen.

De rekenkamer doet zes aanbevelingen, die zijn verwoord in voorliggende beslispunten.

## Beslispunt

- 1 Meer maatwerk toe te passen bij het beoordelen van aanvragen om hulp door meer rekening te houden met verschillen in de persoonlijke situatie van klanten.

### Argumenten

- 1.1 Ongeveer de helft van de klanten geeft aan niet genoeg te hebben aan het aantal uren hulp dat wordt verstrekt.

Zie de toelichting bij conclusie 2.

- 1.2 Er is onvoldoende maatwerk toegepast. De kwaliteit van de (her)indicatiestelling en de toekenning van hulp op maat van de individuele situatie van de klant is onder druk komen te staan bij het implementeren van het gewijzigde beleid om de beoogde bezuinigingen op te vangen.

Dit is te verbeteren door:

- a) Bij de indicatiestelling meer rekening te houden met verschillen in beperkingen van klanten, de woonsituatie en de omvang en samenstelling van het huishouden en hun sociaal netwerk. Dat zou kunnen door meer soorten maatwerkmodules te onderscheiden en/of bestaande maatwerkmodules ruimhartiger toe te passen, of door over te stappen op een heel andere methode om de omvang van de hulp te bepalen. Indien besloten wordt tot aanpassing van het beleid dan zal dat zijn beslag moeten krijgen in aangepaste beleidsregels.
- b) De gehanteerde normen voor de omvang van de basisvoorziening en de maatwerkmodules beter te onderbouwen (takenlijst met bijbehorende tijden, norm voor een schoon en leefbaar huis e.d.) waarmee de indicatiestelling zorgvuldiger kan verlopen en op meer begrip bij de klant zal mogen rekenen. De onderbouwing van de norm voor de omvang van de basisvoorziening is een goede stap, maar ook de benodigde omvang van maatwerkvoorzieningen moet zorgvuldig onderbouwd worden.
- c) Indicatiegesprekken standaard bij de klant thuis te voeren ook al kost dat meer tijd.
- d) Bestaande en nieuwe klanten actief te informeren dat zij om een herindicatie kunnen vragen als zij vinden dat de indicatie onvoldoende is om het huis schoon en leefbaar te houden of als hun situatie verslechterd is.
- e) Na te gaan of de nieuwe beleidsregels bij HbH2-klanten in de praktijk leiden tot voldoende hulp om een schoon en leefbaar huis te realiseren.  
De meest kwetsbare klanten te identificeren op basis van informatie uit de indicatiegesprekken en gemeentelijke registraties (op grond van risicofactoren zoals hoge leeftijd, alleenstaand zonder kinderen, instabiele gezondheid/ progressieve ziekte, financiële problemen, beperkt sociaal netwerk, stapeling van gebruik van voorzieningen). Als deze klanten een vaste contactpersoon bij het Wmo-loket en de aanbieder krijgen, kunnen deze vinger aan de pols houden en tijdig signaleren of de verstrekte ondersteuning nog toereikend is.

## Beslispunt

- 2 De informatievoorziening aan nieuwe en bestaande klanten te verbeteren.

### Argumenten

- 2.1 Informatievoorziening is voor merendeel klanten toereikend, maar er is ook ruimte voor verbetering.

- a) Bij het indicatiegesprek kan worden nagegaan op welke manier de klant bij voorkeur informatie ontvangt. Meerdere klanten gaven aan dat zij tevreden zijn over de telefonische en mondelinge informatie, maar dat zij ook graag meer schriftelijke informatie zouden willen en/of een vaste contactpersoon bij het Wmo-loket. Een groot deel van de klanten is niet in staat informatie op internet op te zoeken.

- b) Concreet kan de informatievoorziening worden verbeterd door twee informatiekaarten uit te geven: een met informatie voor mensen die hulp bij het huishouden aanvragen en een voor klanten die de hulp gebruiken (zie bijlage 7 van het rapport). Deze informatie kan op de website geplaatst worden, maar zou ook op papier verstrekt kunnen worden.
- c) Ook goede afspraken met de aanbieders van hulp bij het huishouden over hoe te communiceren met de klant zijn belangrijk.

### Beslispunt

- 3 Te zorgen voor meer duidelijkheid waar klanten ondersteuning kunnen krijgen wanneer zij problemen ervaren rond de hulp bij het huishouden.

#### Argumenten

- 3.1 Veel klanten van hulp bij het huishouden zijn kwetsbaar en de eigen kracht om meer zelf te doen of hulp in te roepen is vaak beperkt. Klanten zijn niet altijd op de hoogte van de mogelijkheid van onafhankelijke cliëntondersteuning.

Sommige klanten ontvangen niet de hulp die geïndiceerd is of die zij nodig hebben, of zij hebben klachten over de kwaliteit van de hulp. Niet alle klanten beschikken over de energie, kennis en vaardigheden om zulke knelpunten zelf adequaat op te lossen. Overeenkomstig de Wmo kunnen zij gebruik maken van onafhankelijke cliëntondersteuning. In Utrecht is dit primair belegd bij het buurtteam. Klanten zijn niet altijd op de hoogte van de mogelijkheden hiertoe. Gezien de kwetsbaarheid van de doelgroep en de geringe eigen kracht, bevelen wij aan de klanten actief te informeren wie hen kan helpen als zij problemen ervaren met de hulp in het huishouden.

### Beslispunt

- 4 Het toezicht op de kwaliteit van geleverde hulp bij het huishouden te verbeteren.

#### Argumenten

- 4.1 Het toezicht van de gemeente op de kwaliteit van de geleverde hulp bij het huishouden is niet actief genoeg.
  - a) De rekenkamer beveelt de gemeente aan om als opdrachtgever actiever toezicht te houden op de kwaliteit van de aanbieders en de geleverde hulp. Eén van de stappen hierin is het daadwerkelijk opvragen en beoordelen van de klanttevredenheidsonderzoeken die aanbieders volgens het raamcontract jaarlijks moeten uitvoeren. De resultaten daarvan zou de gemeente beschikbaar kunnen maken voor de gemeenteraad en voor haar inwoners.
  - b) De gemeente zou aanbieders ook aan moeten spreken op veel voorkomende klachten (in dit onderzoek: wisselende hulpen en de kwaliteit van invallers). Ook bespreking van veel voorkomende klachten en toetsing van bijvoorbeeld klachtenprocedures en privacyregelingen van aanbieders zouden periodiek onderdeel moeten uitmaken van het gemeentelijk toezicht.

### Beslispunt

- 5 Informatie uit het klantenbestand diepgaander te analyseren om tot betere begrotingen te komen en tot meer inzicht in het niet (langer) gebruik maken van de hulp bij het huishouden.

## Argumenten

- 5.1 Begrotings- en realisatiecijfers over HbH de afgelopen jaren laten grote verschillen zien. De bezuiniging op HbH is aanzienlijk hoger uitgevallen dan nodig was.
- a) De analyse van trends in de omvang en samenstelling van het klantenbestand en daadwerkelijk gebruik van de geïndiceerde uren zijn relevant voor de begroting van het budget voor HbH. Vanwege het grote verschil tussen begroting en realisatie de afgelopen jaren, is het van belang om te komen tot een betere benutting van het beschikbare budget vanaf 2017.
  - b) Vanwege het lage verzilveringspercentage is het ook van belang dat de gemeente beter inzicht krijgt in de redenen waarom geïndiceerde hulp niet of slechts gedeeltelijk gebruikt wordt. Door declaratiegegevens van aanbieders of informatie over geïnde bijdragen van het CAK op klantniveau te vergelijken met afgegeven indicaties kan de gemeente achterhalen om welke klanten het gaat. Door met deze klanten contact te leggen kan achterhaald worden of deze klanten de hulp niet meer nodig hebben, of dat zich problemen voordoen bij het gebruik van de afgegeven indicatie.
  - c) Bij beëindiging van deelname is belangrijk te achterhalen wat de redenen hiervan zijn en deze redenen beleidsmatig te beoordelen. De telefonische enquête die in dit onderzoek wordt besproken bevat alleen informatie over de deelnemers begin 2016 en niet over de vrij forse uitstroom uit de regeling in het jaar daarvoor. Nader onderzoek naar de redenen van vertrek kan nuttige inzichten opleveren.

## Beslispunt

- 6 Klanten tijdig helderheid te geven over het al dan niet voortbestaan van de HHT-regeling vanaf 2017 en eventuele alternatieven daarvoor.

## Argumenten

- 6.1 De HHT-regeling wordt minder gebruikt dan verwacht, maar is voor deze klanten wel een belangrijke uitweg om de gevolgen van de bezuiniging op te vangen.
- Voor klanten die nu gebruik maken van de HHT is het van belang tijdig duidelijkheid te krijgen. Mocht de gemeente besluiten de HHT te stoppen, dan hebben zij tijd nodig om vervangende hulp te zoeken of herindicatie aan te vragen. Een deel van het HHT-budget wordt vanaf 2017 structureel aan de Integratie-uitkering toegevoegd. De gemeente is vrij te besluiten hoe zij deze middelen inzet en of zij de HHT-regeling in 2017 voortzet of niet.

## Raadsbesluit

Opgesteld door	Raadsorganen Ulsamer, L. (Linda)
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 74

---

### **Rekenkameronderzoek: 'Hulp bij maatwerk. Een onderzoek naar de hulp bij het huishouden in het kader van de Wmo 2015'**

#### besluit

- 1 Meer maatwerk toe te passen bij het beoordelen van aanvragen om hulp door meer rekening te houden met verschillen in de persoonlijke situatie van klanten.
- 2 De informatievoorziening aan nieuwe en bestaande klanten te verbeteren.
- 3 Te zorgen voor meer duidelijkheid waar klanten ondersteuning kunnen krijgen wanneer zij problemen ervaren rond de hulp bij het huishouden.
- 4 Het toezicht op de kwaliteit van geleverde hulp bij het huishouden te verbeteren.
- 5 Informatie uit het klantenbestand diepgaander te analyseren om tot betere begrotingen te komen en tot meer inzicht in het niet (langer) gebruik maken van de hulp bij het huishouden.
- 6 Klanten tijdig helderheid te geven over het al dan niet voortbestaan van de HHT-regeling vanaf 2017 en eventuele alternatieven daarvoor.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Raadsbesluit

Opgesteld door	Raadsorganen Ulsamer, L. (Linda)
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 74

---

**Rekenkameronderzoek: 'Hulp bij maatwerk. Een onderzoek naar de hulp bij het huishouden in het kader van de Wmo 2015'**

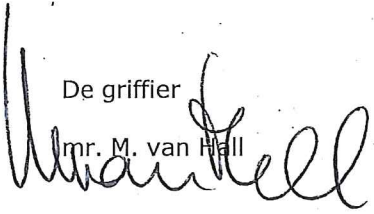
besluit

- 1 Meer maatwerk toe te passen bij het beoordelen van aanvragen om hulp door meer rekening te houden met verschillen in de persoonlijke situatie van klanten.
- 2 De informatievoorziening aan nieuwe en bestaande klanten te verbeteren.
- 3 Te zorgen voor meer duidelijkheid waar klanten ondersteuning kunnen krijgen wanneer zij problemen ervaren rond de hulp bij het huishouden.
- 4 Het toezicht op de kwaliteit van geleverde hulp bij het huishouden te verbeteren.
- 5 Informatie uit het klantenbestand diepgaander te analyseren om tot betere begrotingen te komen en tot meer inzicht in het niet (langer) gebruik maken van de hulp bij het huishouden.
- 6 Klanten tijdig helderheid te geven over het al dan niet voortbestaan van de HHT-regeling vanaf 2017 en eventuele alternatieven daarvoor.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall



De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen



Commissie Mens en Samenleving

<b>Behandeld door</b>	J.A. Pijnacker	<b>Datum</b>	4 november 2016
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 28 61327	<b>Ons kenmerk</b>	16. 507890
<b>E-mail</b>	j.pijnacker@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Verbetering dienstverlening Hulp bij het Huishouden en andere Wmo-voorzieningen
<b>Bijlage(n)</b>	Bijlage 1 Verbeterplan dienstverlening HbH en andere Wmo-voorzieningen Bijlage 2 Track en Trace versie beleidsregels		

**Uw kenmerk**  
**Uw brief van**

**Verzonden**  
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte leden van de commissie Mens en Samenleving,

Sinds dit voorjaar wordt door ons stapsgewijs gewerkt aan het verbeteren van de Hulp bij het Huishouden (HbH). Bij de behandeling van de Voorjaarsnota in mei dit jaar hebben wij u voorgesteld om het aantal basisuren HbH te verruimen en de dienstverlening te verbeteren. Dit voorstel hebt u overgenomen en daarbij het college met motie 2016/129 *“Maatwerk voor iedereen”* verzocht om na de zomer de Raad een voorstel te doen toekomen over hoe de verdere aanpassingen in de hulp bij het huishouden worden vormgegeven en op welke wijze maatwerk wordt toegepast.

Het voorstel met beleidsaanpassingen heeft u begin september van ons ontvangen, gezamenlijk met het onderzoek en de aanbevelingen van de Rekenkamer Utrecht en het objectieve onderzoek naar de urennorm. Bij de bespreking van dit onderwerp tijdens de commissie M&S van 6 oktober jl. hebben wij toegezegd een aantal punten nader uit te werken in een operationeel verbeterplan en u de beleidsregels te sturen waarin zichtbaar is gemaakt wat er gewijzigd is. Met deze brief en het plan in de bijlage informeren wij u hierover. Over de aanpassingen en verbeteringen in de dienstverlening is de afgelopen periode overleg gevoerd met vele betrokken partijen, zoals de Cliëntenraad WMO, de buurtteamorganisaties, U Centraal en aanbieders hulp bij het huishouden. Ook zijn de initiatieven Zorgverslimming en de Tweede Mening betrokken.

Een deel van de verbeteringen betreft ook de andere hulpmiddelen en voorzieningen die in het kader van de Wmo worden verstrekt. Daarmee hangen de voorgestelde verbeteringen ook samen met de motie 2016/93 *“Ook toegankelijke zorg maken we samen”*. De verbeteringen zoals opgenomen in de bijlage zullen gefaseerd worden opgepakt en doorgevoerd. Wij zullen u voor de zomer van 2017 informeren over de voortgang op deze punten.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

de secretaris,

de burgemeester,

# Verbeterplan dienstverlening Hulp bij het Huishouden en andere Wmo-voorzieningen

November 2016

## Inleiding

Dit verbeterplan gaat in op de wijze waarop en het tijdsplan waarlangs de verbeteringen in de dienstverlening bij de hulp bij het huishouden (en op een aantal terreinen) andere Wmo-voorzieningen gerealiseerd worden. De verbeteringen zoals opgenomen in dit plan zullen gefaseerd worden opgepakt en doorgevoerd. Wij zullen de raad voor de zomer van 2017 informeren over de voortgang. Het gaat dan om de volgende onderdelen:

- 1 Meer maatwerk bij hulp bij het huishouden
  - a. Huisbezoeken
  - b. Signalering
- 2 Verbeteren van de informatieverstrekking omtrent hulp bij het huishouden
- 3 Onafhankelijke cliëntondersteuning
- 4 Verbeteren van het toezicht op kwaliteit van aanbieders en de door hen geleverde hulp
- 5 Analyse van het klantenbestand
- 6 Helderheid over voortbestaan HHT regeling
- 7 Pilot inwonerspanel en inzet ervaringsdeskundigheid

## Resultaat

De verbeteringen die in dit plan worden genoemd moeten leiden tot een goede aansluiting van Wmo voorzieningen (en met name huishoudelijke hulp) op de individuele zorg- en ondersteuningsbehoefte van cliënten. Daarbij is maatwerk voor cliënten die hulp bij het huishouden ontvangen van belang én een grotere tevredenheid bij cliënten, ook cliënten die naast hulp bij het huishouden ook gebruik maken van andere Wmo-voorzieningen.

### 1 Meer maatwerk bij hulp bij het huishouden

#### A Huisbezoeken

##### *Doelstelling*

We willen meer nadruk leggen op het bieden van maatwerk door bij elke cliënt die hulp bij het huishouden aanvraagt en al ontvangt, op huisbezoek te gaan.

##### *Inhoud*

Door de huisbezoeken door de buurtteams te laten voeren, wordt een breed Wmo gesprek met cliënten gevoerd waarbij zowel de situatie van de cliënt als zijn of haar ondersteuningsvraag goed in beeld kan worden gebracht. De buurtteams weten wat er speelt in een buurt, welke andere voorzieningen er zijn en blijven door hun aanwezigheid in de buurt dichtbij en betrokken. Door de gesprekken door professionals van het buurtteam te laten uitvoeren, is de cliënt in beeld bij het buurtteam en kan het buurtteam (als spil in het zorg- en ondersteuningsnetwerk in de wijk) aansluiting zoeken bij huisarts, wijkverpleging en informele zorgpartijen. Het op deze wijze integreren van de huisbezoeken past bij de rol en de opdracht die de buurtteams hebben. Zij hebben de competenties en ervaring die nodig is voor het voeren van het brede gesprek en kijken niet alleen naar de ondersteuningsbehoefte van een cliënt, maar bijvoorbeeld ook of iemand misschien eenzaam is of

dat wellicht een vrijwilliger gezocht moet worden voor begeleiding naar het ziekenhuis, begeleiding bij andere activiteiten en participatie in de wijk.

#### *Betrokken partijen*

Buurtteamorganisatie Sociaal en Buurtteamorganisatie Jeugd en Gezin.

#### *Werkwijze*

Sinds oktober is een stedelijk team actief, bestaande uit buurtteammedewerkers en Wmo-consulenten, dat gezamenlijk de huisbezoeken uitvoert onder leiding van de buurtteamorganisatie. Zij trekken de eerste periode gezamenlijk op om naast scholing op het gebied van hulp bij het huishouden, ook tijdens de huisbezoeken in de praktijk van elkaar te leren. Het stedelijk team heeft de vrijheid om tijdens de huisbezoeken naar eigen inzicht de mate van ondersteuning en hulp in te zetten die in het individuele geval nodig is. De beleidsregels zijn daarbij een richtlijn om op een juiste wijze uren toe te kennen<sup>1</sup>. Tijdens de huisbezoeken wordt cliënten ook gevraagd of er sprake is van achterstallig onderhoud op het gebied van huishoudelijke hulp. Daar waar dit aan de orde is, wordt in samenspraak met de klant tot een maatwerk oplossing gekomen. Het onderzoeksverslag dat naar aanleiding van het huisbezoek is opgesteld wordt naar de gemeente (team Wmo van Werk en Inkomen) gestuurd als zwaarwegend advies op het aantal toe te kennen uren. In dit onderzoeksverslag is vermeld hoeveel uur hulp bij het huishouden nodig is. De gemeente verzorgt vervolgens de formele toekenning. Omdat er werkende weg geleerd wordt en ervaringen worden opgedaan, is ervoor gekozen om de toegang vooralsnog bij team Wmo van Werk en Inkomen te laten. Inwoners weten dit loket zowel digitaal als telefonisch goed te vinden en dat maakt het gemakkelijk om de huisbezoeken in te plannen bij het team dat de huisbezoeken uitvoert.

#### *Verdere proces*

Door een stedelijk team te formeren dat de huisbezoeken uitvoert wordt ervaring opgedaan. Deze ervaring gebruiken we om precies te kunnen bepalen hoe de structurele inbedding van hulp bij het huishouden in de wijken eruit moet gaan zien. Het stedelijk team zal tot het einde van dit jaar actief blijven, doelstelling is dat daarna de buurtteams de huisbezoeken hebben geïntegreerd in hun aanpak.

## **B Signalering**

#### *Doelstelling*

We willen de kennis van de hulpen omtrent de situatie van cliënten, waaronder ook hun zorg- en ondersteuningsbehoefte beter benutten door hun positie in de samenwerkingsverbanden in de wijk te versterken.

#### *Inhoud*

Tijdens de contracttafel met de zorgaanbieders van 14 september jl., waar ook de verantwoordelijk wethouder aansloot, is met de aanbieders van hulp bij het huishouden gesproken over de signaleringsfunctie van de hulpen in het samenspel tussen buurtteam, huisarts en wijkverpleging. Wij hechten veel waarde aan de signaleringsfunctie die ook hulpen in de huishouding hebben. Het huisbezoek door de professional van het buurtteam is maar één moment waarop naar de ondersteuningsbehoefte van een cliënt wordt gekeken. De hulp ziet de cliënt wekelijks en zij komen, vaak al jaren, bij een cliënt thuis en kunnen signaleren waar het bijvoorbeeld gaat om verslechtering van de gezondheid of vereenzaming van een cliënt.

---

<sup>1</sup> Zoals toegezegd tijdens de commissie van 6 oktober jl. zijn de aangepaste beleidsregels in Bijlage 2 opgenomen. Daarin is zichtbaar gemaakt wat is gewijzigd.

Uit het overleg met de betrokken partijen blijkt dat het contact tussen hulpen, het buurtteam en wijkverpleging verbeterd kan worden. Niet alle aanbieders weten de buurtteams goed te vinden en niet alle hulpen blijken het makkelijk te vinden of de mogelijkheden te zien om te signaleren.

#### *Betrokken partijen*

Buurtteamorganisatie Sociaal, Buurtteamorganisatie Jeugd en Gezin, aanbieders van Hulp bij het Huishouden, overige zorgverleners in de wijk (zoals wijkverpleging).

#### *Werkwijze*

Op dit moment kunnen hulpen binnen de eigen organisatie (vaak bij de zorgcoördinator) melding maken wanneer zij bij een cliënt signaleren dat de cliënt of te weinig uren ondersteuning ontvangt of waar de zorg- of ondersteuningsbehoefte groter is dan alleen hulp bij het huishouden.

De doelstelling is de positie van de hulp zelf in het wijknetwerk te versterken. Zo ontstaat een 'vierhoek' van buurtteammedewerker, wijkverpleging, huisarts en hulp. De zorgcoördinator kan dan voor de hulp dienen als achtervang.

#### *Verdere proces*

Alle aanbieders bieden scholing (waar signalering onderdeel van uitmaakt) aan hulpen, maar er is onderling veel verschil in de wijze waarop en de mate waarin dat gebeurt. In samenspraak met de buurtteams en de aanbieders gaan we de komende tijd de inrichting van de signaleringsfunctie operationaliseren en verbeteren. Bijvoorbeeld op het gebied van scholing en door het maken van nadere werkafspraken over samenwerking in de wijk.

## **2 Verbeteren van de informatieverstrekking omtrent hulp bij het huishouden**

#### *Doelstelling*

De informatieverstrekking over Wmo voorzieningen en specifiek Hulp bij het huishouden zodanig verbeteren dat het aansluit bij de behoefte van cliënten en het duidelijk is welke ondersteuningsmogelijkheden er zijn.

#### *Inhoud*

De verbetering van de informatieverstrekking over de hulp bij het huishouden aan cliënten is met de Cliëntenraad Wmo en U Centraal besproken. Ook de Rekenkamer gaat hier in haar rapport op in en de aanbevelingen worden door deze partijen herkend als de thema's waarover informatie moet worden verstrekt en waar verbetering nodig is. Tegelijkertijd vindt men dat er veel informatie beschikbaar is maar dat die informatie voor cliënten te versnipperd en moeilijk vindbaar is. Een deel van de cliënten is niet digitaal vaardig en vinden het fijn om schriftelijk geïnformeerd te worden. Uitkomst van dit overleg is om twee informatiefolders te maken:

1. Een informatiefolder over de algemene zaken op het terrein van de Wmo waar inwoners mee te maken hebben;
2. Een informatiefolder specifiek over hulp bij het huishouden.

De algemene informatiefolder moet op hoofdlijnen informatie verstrekken over de Wmo, de eigen bijdrage, het onderscheid tussen het persoonsgebonden budget (PGB) en zorg in natura (ZIN), onafhankelijke cliëntondersteuning, meldingen- en klachten, wat men kan als zich een spoedsituatie voordoet (bijvoorbeeld als iemand na ziekenhuisopname bij thuiskomst snel hulp nodig heeft) en wat hiervoor de procedure is. De folder over hulp bij het huishouden dient informatie te bevatten over de gecontracteerde aanbieders, de afspraken met aanbieders ten aanzien van ziekte- en vakantievervangende, een stappenplan van aanvraag tot toekenning en informatie over de Huishoudelijke Hulp Toelage (HHT).

### *Betrokken partijen*

Cliëntenraad Wmo en U Centraal.

### *Werkwijze*

De folders worden met de opbrengst van de bijeenkomst op B1-niveau opgesteld en vormgegeven. Voordat de folders worden verstrekt aan cliënten worden deze getest door cliënten op leesbaarheid en begrijpelijkheid. Dit doen we via de Cliëntenraad Wmo, zij zullen hiervoor cliënten benaderen. Na het testen kunnen de folders worden verstrekt aan cliënten door het team Wmo van Werk en Inkomen en de buurtteams.

### *Verdere proces*

De conceptfolders zijn medio november gereed om te laten testen door cliënten. Als de folders gereed zijn, wordt de verstaalslag gemaakt naar de website. Indien nodig worden de webteksten hierop aangepast.

## **3 Onafhankelijke cliëntondersteuning**

### *Doelstelling*

De bekendheid van de mogelijkheid om gebruik te maken van onafhankelijke cliëntondersteuning door U Centraal vergroten onder cliënten.

### *Inhoud*

De onafhankelijke cliëntondersteuning is onderwerp van gesprek geweest met de Cliëntenraad Wmo en U Centraal. Deze taak is bij U Centraal belegd en de cliëntondersteuners bij U Centraal behartigen kosteloos de belangen van cliënten.

### *Betrokken partijen*

U Centraal, Buurtteamorganisatie Sociaal en Buurtteamorganisatie Jeugd en Gezin.

### *Werkwijze*

Onafhankelijke cliëntondersteuning kan ingezet worden bij ondersteuning bij gesprekken die een cliënt heeft met de gemeente of het buurtteam. Zij kunnen ook cliënten helpen bij het doen van een aanvraag voor een maatwerkvoorziening. Zowel in de afspraakbevestiging van een huisbezoek als tijdens een huisbezoek, worden cliënten gewezen op de mogelijkheid van cliëntondersteuning. Hierbij is aandacht voor de meest kwetsbare cliënten die soms moeite hebben om zelf een ondersteuningsvraag te formuleren. De ervaringen tot nu toe leren dat cliënten vaak iemand uit hun eigen netwerk vragen om hen te ondersteunen. Dan is de cliëntondersteuner van U Centraal niet nodig.

### *Verdere proces*

Informatie over de rol en de werkwijze van de onafhankelijke cliëntondersteuning wordt meegenomen in de informatiefolders die worden gemaakt.

## **4 Verbeteren van het toezicht op kwaliteit van aanbieders en de door hen geleverde hulp**

### *Doelstelling*

We willen meer zicht krijgen op klanttevredenheid en veelvoorkomende klachten, de tevredenheid van cliënten vergroten, en veelvoorkomende klachten structureel verhelpen en voorkomen.

## *Inhoud*

De Rekenkamer constateert in haar rapport dat het merendeel van de cliënten tevreden is over de kwaliteit van de geleverde hulp. Tegelijkertijd gaat zij in haar rapport in op het toezicht dat de gemeente houdt op de klanttevredenheidsonderzoeken die de aanbieders jaarlijks uitvoeren en het beschikbaar stellen van deze resultaten aan de gemeenteraad en inwoners. Daarnaast is het belangrijk dat de gemeente aandacht heeft voor veel voorkomende klachten zoals wisselende hulpen en de kwaliteit van invallers en dient het bespreken hiervan periodiek onderdeel uit te maken van het gemeentelijke toezicht. Deze punten zijn besproken met de Cliëntenraad Wmo en de aanbieders van hulp bij het huishouden.

## Klanttevredenheid

In de contracten met aanbieders is opgenomen dat aanbieders jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek moeten uitvoeren en dat doen zij ook, zij het ieder op een eigen manier. Met de aanbieders is daarom afgesproken dat vanaf 2017 de klanttevredenheid wordt gemeten aan de hand van een uniforme vragenlijst zodat resultaten te vergelijken zijn. In samenwerking met de aanbieders zullen wij hier de komende periode invulling aan geven. Het is van belang dat de uitkomsten van de onderzoeken tussen de aanbieders onderling vergelijkbaar zijn. Sommige aanbieders werken ook buiten Utrecht en hun klanttevredenheidsonderzoek richt zich op alle cliënten die hulp bij het huishouden ontvangen. De resultaten rondom klanttevredenheid zullen wij begin 2018 bekend maken.

## Vervanging bij ziekte en vakantie

Het is duidelijk dat vervanging bij ziekte en vakantie een kwetsbaar punt is. In sommige gevallen (in geval van een ongeluk of ziekte) is niet direct een vervanger beschikbaar. In de contractafspraken met de aanbieders hulp bij het huishouden is opgenomen dat de aanbieders werken met een vaste pool van hulpen die elkaar vervangen. De aanbieders hebben tijdens de contracttafel van 14 september jl. aangegeven dat de vakantieroosters deze zomer vrijwel geheel zijn rond gekomen. Veelal door vakantiekrachten (studenten) in te zetten. Dit is voor de aanbieders de enige manier om het vakantierooster rond te krijgen. De Cliëntenraad Wmo hecht er waarde aan dat vakantievervanging in goed overleg met de cliënt tot stand komt. De oplossing lijkt dan ook vooral in de communicatie tussen hulp en cliënt te liggen. De afspraak is dat hulpen de cliënten uitleggen wat de werkwijze is rondom vervanging. Wij zullen dit punt bij de contracttafels blijven bespreken met de aanbieders. Ook zal dit expliciet onderdeel uitmaken van de evaluatie die eind 2017 zal worden uitgevoerd, ook in de aanloop naar een nieuwe contracteringstermijn vanaf 2019.

## *Registratie van klachten*

Eerder dit jaar is tijdens een Raadsinformatiebijeenkomst gesproken over het registreren van klachten en de wijze waarop klachten geregistreerd worden. Er bleek met name behoefte te zijn om te kunnen bepalen of zaken zich incidenteel voor doen of dat er sprake is van problemen van structurele aard.

Contractueel is met de aanbieders van hulp bij het huishouden en leveranciers van hulpmiddelen afgesproken dat cliënten zich bij hen moeten melden indien zij een klacht hebben. Hiervoor is gekozen omdat zij hiervoor verantwoordelijk zijn én omdat dit voor cliënten de snelste manier is om een klacht verholpen te krijgen. Dit betekent wel dat de gemeente hier niet dagelijks zicht op heeft. Daarom is met aanbieders en leveranciers afgesproken dat zij klachten per kwartaal bij de gemeente rapporteren en klachten zijn onderwerp van gesprek tijdens de contracttafels met aanbieders en contractoverleggen met leveranciers. Hieruit blijkt dat de meeste klachten gaan over vervanging hulpmiddelen en de kwaliteit van de hulpmiddelen. Wanneer er veel klachten zijn bij een leverancier van hulpmiddelen dan wordt dit zichtbaar gemaakt door middel van het stoplichtensysteem op de website van de gemeente. Door middel van het stoplichtensysteem kunnen cliënten dus de prestaties van de leveranciers volgen op de website. Dit systeem is er nog niet voor aanbieders van hulp bij het

huishouden. Het komende jaar gaan we op basis van de rapportages over klachten bekijken of een vergelijkbaar systeem ook voor hulp bij het huishouden behulpzaam is. Dit is niet als zodanig in de overeenkomst opgenomen, dus als hiertoe besloten wordt, moeten hier nadere afspraken over worden gemaakt met de aanbieders.

Indien een cliënt er niet uitkomt met een aanbieder of leverancier, dan kan een cliënt zich tot de klachtencoördinator van de gemeente wenden. De klachtencoördinator neemt de klacht in behandeling, spreekt met de cliënt en neemt contact op met de betreffende aanbieder of leverancier om tot een oplossing te komen. Momenteel komen vrijwel geen klachten binnen over hulp bij het huishouden. Nu de buurtteams ook een belangrijke rol krijgen in de hulp bij het huishouden, is ook met hen gesproken over (de afhandeling van) klachten. Zij hanteren eenzelfde werkwijze als de klachtencoördinator bij de gemeente. En ook met hen is afgesproken dat zij per kwartaal over klachten rapporteren aan de gemeente. Op deze wijze wordt het voor de gemeente mogelijk om zicht te krijgen of er sprake is van problemen van structurele aard bij aanbieders van hulp bij huishouden, leveranciers van hulpmiddelen en de buurtteams. Deze rapportages worden besproken in de contracttafels en contractoverleggen.

#### *Nazorg*

Los van de klanttevredenheidsonderzoeken die aanbieders en leveranciers uitvoeren willen wij vanaf december 2016 cliënten die hulp bij het huishouden ontvangen nazorg bieden. Deze nazorg bestaat uit het nabellen van cliënten die hulp bij het huishouden ontvangen om hen te vragen hoe zij de toegekende uren ervaren, wat zij vonden van het huisbezoek en of zij voldoende uit de voeten kunnen met de ondersteuning die geboden wordt. Ook wordt hen gevraagd of zij nog aanvullende vragen hebben. De nazorg is primair bedoeld om de ondersteuning van individuele cliënten te verbeteren. Tegelijkertijd kan de informatie die hieruit verkregen wordt, worden besproken met aanbieders en leveranciers en is nuttig voor de gemeente en de buurtteams waar het gaat om de kwaliteit van de dienstverlening.

Op dit moment bieden we een deel van de cliënten die gebruik maken van andere Wmo-voorzieningen ook deze nazorg. We zijn voornemens om ook dit de komende tijd uit te breiden. De nazorg wordt uitgevoerd door team Wmo Werk en Inkomen van de gemeente.

## **5 Analyse van het klantenbestand**

### *Doelstelling*

Inzage verkrijgen in het gebruik van de hulp bij het huishouden.

### *Inhoud*

De Rekenkamer stelt dat het klantenbestand diepgaander geanalyseerd kan worden om meer inzicht te krijgen in het niet (langer) gebruik maken van de hulp bij het huishouden. Dit is ook onze ambitie. De gegevens die hiervoor nodig zijn kunnen wij op dit moment nog niet uit ons informatiesysteem genereren. Als het systeem gereed is, is het voor ons mogelijk om te zien wie niet of maar gedeeltelijk gebruik maakt van de toekenning.

### *Betrokken partijen*

Aanbieders hulp bij het huishouden.

### *Werkwijze*

Er is een project opgestart om het huidige informatiesysteem gereed te maken.

### *Verdere proces*

Eind januari 2017 is het huidige systeem (iWmo berichtenverkeer v.w.b. declaratie door zorgaanbieders) gereed en kunnen wij informatie op klantniveau uit ons systeem genereren en analyseren.

## **6 Helderheid over voortbestaan HHT regeling**

### *Doelstelling*

Cliënten helderheid verschaffen over het voortzetten van de Huishoudelijke Hulp Toeslag (HHT).

### *Inhoud*

De huidige HHT regeling is een waardevol instrument zowel om de eigen kracht en de zelfredzaamheid van specifieke groepen inwoners te versterken, als uit oogpunt van werkgelegenheid. De HHT wordt toegankelijk voor alle cliënten die hulp bij het huishouden ontvangen. De regeling wordt gecontinueerd tot 2019.

### *Betrokken partijen*

Aanbieders hulp bij het huishouden.

### *Werkwijze*

Wij ontvangen over de jaren 2017 tot en met 2019 onvoldoende budget van het Rijk om deze kosten volledig te dragen. Daarom wordt de aanvullende dekking gevonden in de resterende middelen HHT 2015 en 2016 (naar verwachting ruim 4 miljoen euro) en kan de regeling in de huidige vorm worden gecontinueerd. Deze continuering van de HHT regeling tot 2019 is al gecommuniceerd.

### *Verdere proces*

Deze informatie wordt ook opgenomen in de te maken informatiefolders en de website zodat niet alleen de huidige gebruikers worden geïnformeerd. Ontwikkelingen op dit vlak worden ook in toekomstig informatiemateriaal opgenomen.

## **7 Pilot inwonerspanel en inzet ervaringsdeskundigheid**

### *Doelstelling*

Het inzetten van ervaringsdeskundigheid en een inwonerpanel om de dienstverlening bij Wmo voorzieningen te verbeteren.

### *Inhoud*

De motie "Ook toegankelijke zorg maken we samen" gaat in op de inzet van ervaringsdeskundigheid en een pilot met een inwonerpanel dat gemeentelijke besluiten toetst. Hierover is gesproken met het initiatief Zorgverslimming, de Tweede Mening, de Cliëntenraad Wmo en de buurtteamorganisatie Sociaal.

Ervaringsdeskundigheid is de vaardigheid om kennis en ervaring over de eigen beperking/aandoening of situatie waarin iemand heeft verkeerd, zodanig te kunnen inzetten dat dit ondersteunend is voor anderen met een soortgelijke beperking/aandoening of situatie. De buurtteams hebben 15 medewerkers in dienst die over ervaringsdeskundigheid beschikken op verschillende terreinen (bijvoorbeeld armoede en depressiviteit) en die dit inzetten in hun werk en om collega's te ondersteunen in de contacten die zij hebben met cliënten. Zorgverslimming werkt vraaggericht. Ze organiseren lotgenotencafé's op thema. Dit is vooral voor mensen die de stap naar het buurtteam te groot vinden. Ook worden cursussen naar aanleiding van een vraag uit het veld georganiseerd. Er

wordt gewerkt vanuit de vraag, niet vanuit de doelgroep. Zorgverslimming vindt dat mantelzorgers ook professionals zijn waar mee gesproken kan worden waar het gaat om beleid en dienstverlening.

De Tweede Mening wil dat inwoners meer participeren op het gebied van zorg- en ondersteuning om het vertrouwen in beslissingen die door de gemeente worden genomen te vergroten. De bedoeling is om een groep inwoners (een panel) de ruimte te geven om second opinion uit te voeren op een individuele situatie en daarover een oordeel te vellen. Door een casus op deze wijze te toetsen kunnen partijen die werken binnen de reikwijdte van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) hier lering uit trekken. Een dergelijk panel kan ingezet worden nadat de gemeente een besluit heeft genomen maar ook daar voor. Een aantal gemeenten heeft aangegeven met een pilot hieromtrent te willen starten.

#### *Betrokken partijen*

Zorgverslimming, de Tweede Mening<sup>2</sup>, de Cliëntenraad Wmo en de buurtteamorganisatie Sociaal.

#### *Werkwijze*

Zorgverslimming en de Cliëntenraad Wmo gaan met elkaar in gesprek om te bekijken op welke wijze ervaringsdeskundigheid (wellicht beter) ingezet kan worden en gaan hiertoe een voorstel ontwikkelen om verder met de gemeente te bespreken. Met de Tweede Mening is afgesproken dat zij een voorstel opstellen over hoe de pilot (zowel met andere gemeenten als voor Utrecht) eruit kan zien.

#### *Verdere proces*

In januari 2017 worden de voorstellen besproken. Het voorstel van De Tweede Mening dient als basis voor een in te richten pilot die in 2017 kan starten.

#### **Voortgang en evaluatie**

We zijn intensief met belangenbehartigers, aanbieders hulp bij het huishouden en overige partijen in gesprek om invulling te geven aan de verbeteringen in de hulp bij het huishouden en bij overige Wmo voorzieningen. In de brief van 6 september jl. hebben wij aangegeven dat eind 2017 een natuurlijk moment voor evaluatie bestaat van het beleid van hulp bij het huishouden. Enerzijds omdat we dan kunnen beoordelen of de beoogde resultaten zijn behaald en de dienstverlening is verbeterd, anderzijds omdat op 1 januari 2019 de eerste termijn van de huidige contracten hulp bij het huishouden afloopt en dit het moment is voor de gemeente om de keuze te maken om de contracten te verlengen of te kiezen voor een aanbesteding op basis van nieuwe voorwaarden. Een dergelijke keuze moet begin 2018 worden gemaakt. Daarnaast moet er in 2018 een nieuw besluit genomen worden over de subsidieverstrekking van de buurtteamorganisaties. Wij zullen u voor de zomer van 2017 informeren over de voortgang op deze punten. Een evaluatie eind 2017 vormt daarmee inhoudelijk de basis voor de beleidsmatige keuzes die voor de vervolgperiode worden gemaakt.

---

<sup>2</sup> Zorgverslimming is een netwerkorganisatie die actief is in Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern en bestaat uit ervaringsdeskundigen, zzp'ers, vrijwilligers en ambassadeurs van zorginstellingen. Zij willen zorg en welzijn mensgericht, toekomstbestendiger, efficiënter, leuker en dus slimmer maken.

De Tweede Mening wil samen met gemeenten bijdragen aan betere en beter gelegitimeerde beslissingen. Dit via het onderzoek naar of een 'second opinion' van burgers bij een bezwaar. Doel is om het vertrouwen van burgers in de gemeente te vergroten.

## Beleidsregels Wmo 2016 gemeente Utrecht

---

Het college van burgemeester en wethouders van Utrecht; gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

BESLUIT:

Vast te stellen het volgende

Beleidsregels Wmo 2016 gemeente Utrecht

# 1. Inhoud

<b>2. INLEIDING .....</b>	<b>4</b>
<b>3. ALGEMEEN AFWEGINGSKADER .....</b>	<b>4</b>
EIGEN MOGELIJKHEDEN .....	4
FINANCIËLE MOGELIJKHEDEN .....	4
VOORLIGGENDE VOORZIENINGEN .....	5
ALGEMEEN GEBRUIKELIJKE VOORZIENINGEN.....	5
GEBRUIKELIJKE HULP .....	6
GOEDKOOPST ADEQUATE VOORZIENING .....	6
LANGDURIG NOODZAKELIJK.....	6
HOOFDVERBLIJF.....	7
ALGEMENE VOORZIENINGEN .....	7
AANVAARDBAAR NIVEAU .....	7
<b>4. PROCEDURE MELDING, ONDERZOEK EN AANVRAAG .....</b>	<b>7</b>
WIJZE VAN MELDING.....	7
METHODIEK EN PROCEDURE VAN HET ONDERZOEK.....	8
WIJZE VAN AANVRAAG .....	10
<b>5. CRITERIA VOOR EEN MAATWERKVOORZIENING .....</b>	<b>11</b>
<b>5. PERSOONSGEBONDEN BUDGET.....</b>	<b>11</b>
<b>6. BIJDRAGEN VOOR HET GEBRUIK VAN VOORZIENINGEN .....</b>	<b>13</b>
EIGEN BIJDRAGE ALGEMENE VOORZIENING .....	13
EIGEN BIJDRAGE MAATWERKVOORZIENING.....	14
REGELING EIGEN BIJDRAGE MAATSCHAPPELIJKE OPVANG .....	14
<b>7. OMGAAN MET INCIDENTEN, CALAMITEITEN EN GEWELD .....</b>	<b>14</b>
<b>8. WEGING MAATWERKVOORZIENINGEN .....</b>	<b>14</b>

LEIDRAAD SCHOON EN LEEFBAAR HUIS.....	14
LEIDRAAD WONEN IN EEN GESCHIKT HUIS .....	23
LEIDRAAD HULPMIDDELEN .....	24
LEIDRAAD VERPLAATSEN IN DE OMGEVING VAN DE WONING .....	25
LEIDRAAD INDIVIDUELE ONDERSTEUNING .....	25
LEIDRAAD ARBEIDSMATIGE ACTIVERING EN DAGBEGELEIDING.....	28
LEIDRAAD KORTDUREND VERBLIJF .....	32
LEIDRAAD MAATSCHAPPELIJKE OPVANG EN BESCHERMD WONEN .....	34
<b>9. SLOTBEPALINGEN.....</b>	<b>38</b>
OVERGANGSBEPALING.....	38
CITEERTITEL .....	38

## 2. Inleiding

Deze beleidsregels zijn een uitwerking van de verordening Maatschappelijke ondersteuning Utrecht 2016 en gaan in op 10 oktober 2016.

In de Wmo staat een zorgvuldige toegangsprocedure centraal. Het gaat er om de ondersteuningsvraag van de klant, zijn behoeften en de gewenste resultaten helder te krijgen en om te achterhalen wat iemand op eigen kracht, met mantelzorg of informele hulp dan wel door het verrichten van maatschappelijk nuttige activiteiten kan doen om zijn zelfredzaamheid en participatie te handhaven of te verbeteren. In aanvulling hierop wordt gekeken of een algemene voorziening, zoals de ondersteuning in het buurtteam, passend is of dat (ook) een maatwerkvoorziening nodig is. Het wettelijke kader, de verordening Wmo en deze beleidsregels leggen de toegangsprocedure vast. Het resultaat van de procedure moet steeds zijn dat een passende bijdrage wordt geleverd aan zelfredzaamheid en participatie.

## 3. Algemeen afwegingskader

Als een persoon aanspraak maakt op ondersteuning op grond van de Wmo zal dit verzoek gewogen worden. Het gaat daarbij om een individuele weging en de uitkomst kan daarom per persoon verschillen. Daarbij worden altijd de volgende elementen betrokken.

### **Eigen mogelijkheden**

Niet iedere beperking leidt tot verminderde zelfredzaamheid of een participatieprobleem zoals bedoeld in de Wmo. En niet elke beperking van de zelfredzaamheid of participatie vraagt om overheidssteuning. Door eigen oplossingen in te zetten kan in veel gevallen een levenspatroon voortgezet worden dat als aanvaardbaar gezien kan worden. Dat zou anders kunnen zijn wanneer de beperkingen leiden tot een participatieprobleem dat niet met eigen oplossingen of hulp van anderen kan worden opgelost. Om te kunnen bepalen of en welke ondersteuning nodig is, is zorgvuldig onderzoek noodzakelijk. Dat onderzoek richt zich op het geobjectiveerd vaststellen van beperkingen en het verlies van zelfredzaamheid en participatie dat hieruit voortkomt.

### **Financiële mogelijkheden**

De wet staat niet toe dat slechts op basis van inkomen ondersteuning wordt verleend of geweigerd. Tegelijkertijd biedt het beschikken over financiële middelen de mogelijkheid in eigen oplossingen te voorzien. Het college mag hierop een beroep doen in het gesprek met de burger maar het mag geen reden zijn om een passende bijdrage te weigeren. Iemand met veel financiële middelen betaalt veelal ook een hoge eigen bijdrage en betaalt zodoende feitelijk mee aan de oplossing.

### **Ondersteuning door mantelzorgers en vrijwilligers**

Wanneer verminderde zelfredzaamheid of een participatieprobleem (gedeeltelijk) kan worden opgelost door een mantelzorger of vrijwilliger, kan aanvullend daarop een algemene of maatwerkvoorziening nodig zijn. Indien noodzakelijk wordt bij het bepalen van de meest passende ondersteuningsvorm rekening gehouden met de belangen van de mantelzorger of vrijwilliger. Mantelzorg is een vorm van ondersteuning die niet afdwingbaar is door de overheid.

### **Voorliggende voorzieningen**

Dit zijn (wettelijke) voorzieningen waar eerst een beroep op kan worden gedaan alvorens een maatwerkvoorziening wordt overwogen:

- Voorliggend op de Wmo is een voorziening/dienst op grond van een andere wettelijke regeling, zoals de Zorgverzekeringswet (Zvw) of het Uitvoeringsinstituut Werknemers Verzekeringen (UWV). Indien dit het geval is, zal er op grond van de Wmo geen voorziening worden verstrekt.
- Onderwijs: begeleiding van kinderen met problemen is de verantwoordelijkheid van school. Tevens zijn er mogelijkheden vanuit de Wet passend onderwijs. Alleen in uitzonderlijke situaties; als toezicht en aansturen meer vraagt dan van school en ouders kan worden verwacht en de mogelijkheden vanuit de Wet passend onderwijs ontoereikend zijn kan een maatwerkvoorziening worden ingezet.
- Kinderopvang: Kinderopvang is ook voor kinderen met een beperking voorliggend; het leren omgaan van leidsters met een kind met een beperking is gebruikelijke hulp van ouders. Alleen in uitzonderlijke situaties als een kind extra begeleiding nodig heeft die niet door leidsters kan worden geboden en niet van ouders kan worden verwacht, kan een maatwerkvoorziening worden ingezet.
- Arbeidsvoorzieningen: op grond van de Ziektewet, de Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen (WIA), Wajong en Participatiewet zijn er mogelijkheden voor aangepast werk.
- Alhoewel de Wet langdurige zorg (Wlz) formeel niet als een voorliggende voorziening kan worden beschouwd kan ondersteuning via de Wmo geweigerd worden als een persoon aanspraak heeft op ondersteuning op grond van de Wlz of er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de betrokkene hierop aanspraak kan maken en dit weigert te onderzoeken.

### **Algemeen gebruikelijke voorzieningen**

Een algemeen gebruikelijke voorziening is een voorziening die voldoet aan de volgende criteria:

- Niet speciaal bedoeld voor personen met een beperking;
- Verkrijgbaar in de reguliere handel;
- Behoort voor een persoon zonder beperkingen in een financieel vergelijkbare positie tot het normale aanschaffingspatroon.

In individuele gevallen kan een voorziening die op zichzelf als algemeen gebruikelijk kan worden beschouwd, vanwege omstandigheden van de klant toch niet algemeen gebruikelijk zijn. Het gaat dan

bijvoorbeeld om een plotseling optredende beperking waardoor algemeen gebruikelijke voorzieningen eerder dan normaal moeten worden vervangen. Ook wanneer de klant een inkomen heeft dat door aantoonbare kosten als gevolg van de beperking onder de van toepassing zijnde bijstandsnorm dreigt te komen, kan een algemeen gebruikelijke voorziening toch voor vergoeding in aanmerking komen.

### **Gebruikelijke hulp**

Gebruikelijke hulp is hulp die verwacht wordt van huisgenoten, die “normaal” wordt geacht in de relatie tussen huisgenoten en/of niet structureel meer is dan wanneer de huisgenoot geen beperking zou hebben. Ondersteuning door partner, ouder, volwassen inwonend kind of andere volwassen huisgenoot wordt als gebruikelijke hulp beschouwd:

- In kortdurende situaties (maximaal 3 maanden): als uitzicht op herstel (van de zelfredzaamheid) dusdanig is dat ondersteuning daarna niet meer nodig zal zijn.
- In langdurige situaties;
  - bij normaal maatschappelijk verkeer binnen de persoonlijke levenssfeer (bezoek familie/vrienden, bezoek arts, brengen en halen van kinderen naar school, sport of clubjes, etc.);
  - hulp bij overnemen van alle taken die bij een gezamenlijk huishouden behoren zoals de thuisadministratie, het schoonhouden van het huis, etc.;
  - het leren omgaan van derden (familie/vrienden/leerkracht etc.) met klant;
  - ouderlijk toezicht op kinderen, de aard en mate hiervan is afhankelijk van de leeftijd van het kind.

### **Goedkoopst adequate voorziening**

Indien een voorziening moet worden ingezet, wordt gekeken naar de inzet van algemene voorzieningen. Zijn deze niet aanwezig of bieden ze geen of onvoldoende oplossing, dan kan (aanvullend daarop) een maatwerkvoorziening worden ingezet. Het college mag hierbij rekening houden met het belang om een algemene voorziening in stand te houden.

Bij een maatwerkvoorziening wordt gekozen voor de goedkoopst adequate voorziening. Er zijn vaak meerdere geschikte oplossingen, maar er wordt gekozen voor de oplossing die naar objectieve maatstaven de goedkoopste is. Indien belanghebbende een duurdere voorziening wil (die eveneens adequaat is) komen de meerkosten voor rekening van belanghebbende.

### **Langdurig noodzakelijk**

Bij het bepalen van de meest passende goedkoopst adequate voorziening, wordt rekening gehouden met de (te verwachten) gebruiksduur en intensiteit van het gebruik. Bij kortdurend of incidenteel gebruik, kan een groter beroep op eigen mogelijkheden of de inzet van voorliggende of algemene voorzieningen worden gedaan. Uiteraard wordt hierbij rekening gehouden met de feitelijke aanwezigheid van eigen mogelijkheden, voorliggende of algemene voorzieningen.

### **Hoofdverblijf**

Een algemene of maatwerkvoorziening wordt verstrekt door de gemeente waarin belanghebbende zijn hoofdverblijf heeft. Behalve de woning van belanghebbende komen in principe geen andere panden in aanmerking voor aanpassingen. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien dit voor een passende bijdrage aan zelfredzaamheid en participatie noodzakelijk is in een individuele situatie. In dat geval wordt een bezoekbaar niveau als voldoende beoordeeld. Daarmee wordt bedoeld, het kunnen bereiken en gebruiken van de woonkamer en het toilet.

### **Algemene voorzieningen**

Algemene voorzieningen zijn laagdrempelig toegankelijk. In de stad is een gevarieerd aanbod aan voorzieningen aanwezig. Met de activiteiten of ondersteuning die via deze algemene voorzieningen wordt geboden kan een individuele klant (een deel van) zijn participatieproblemen verminderen of zijn zelfredzaamheid verhogen. In deze gevallen is het niet noodzakelijk een maatwerkvoorziening in te zetten of kan volstaan worden met een aanvulling op de algemene voorziening. Er zal altijd op individueel niveau onderzocht worden of belanghebbende met de algemene voorziening voldoende resultaat kan behalen.

### **Aanvaardbaar niveau**

Het streven is om de persoon op het niveau van participatie en zelfredzaamheid te brengen dat bij zijn situatie past. Daarbij zijn met name van belang de situatie van betrokkene voordat hij getroffen werd door zijn beperkingen, alsmede de situatie van personen in vergelijkbare omstandigheden en in dezelfde leeftijdscategorie die geen beperkingen hebben.

Aanvaardbaar wil aan de andere kant zeggen, dat de persoon zich er soms bij neer moet leggen dat er belemmeringen blijven, of dat hij zich enige beperkingen zal moeten getroosten. De compensatie beperkt zich in die zin tot wat noodzakelijk is in het licht van zelfredzaamheid en participatie, en breidt zich niet uit tot wat de persoon noodzakelijk vindt in het kader van smaak, of betekent niet per definitie dat hij alle hobby's moet kunnen uitoefenen die hij voorheen uitoefende.

## **4. Procedure melding, onderzoek en aanvraag**

### **Wijze van melding**

Een melding in de zin van artikel 2.1.1 van de verordening kan worden gedaan op de volgende wijzen:

- Mondeling bij het buurtteam in de buurt waar de klant woont of gaat wonen;
- Digitaal via een daarvoor beschikbaar gestelde website of een webformulier;
- Telefonisch bij het buurtteam in de buurt waar de klant woont of gaat wonen, bij het stedelijk Wmo-loket of bij de regionale toegang voor maatschappelijke opvang en beschermd wonen;
- Schriftelijk via een daarvoor beschikbaar gesteld meldingsformulier bij het buurtteam in de buurt waar de aanvrager woont of gaat wonen, bij het stedelijk Wmo-loket of bij de regionale toegang voor maatschappelijke opvang en beschermd wonen.

De melding kan worden afgehandeld door middel van informatie, advies of eigen oplossing van de klant. Als geen oplossing voorhanden is, start de procedure van onderzoek waarin een ondersteuningsplan wordt gemaakt. De klant heeft dan de mogelijkheid om binnen 7 werkdagen een persoonlijk plan in te dienen, zoals in de wet bedoeld. Afhankelijk van de ondersteuningsvraag vindt deze procedure plaats bij het buurtteam, het stedelijk Wmo-loket of bij de regionale toegang voor maatschappelijke opvang en beschermd wonen. De klant wordt hierover geïnformeerd. De vorm van het ondersteuningsplan dat wordt gebruikt door het buurtteam, het stedelijk Wmo-loket of de regionale toegang kan verschillen. Gekozen wordt voor de meest passende vorm in relatie tot de aard van de ondersteuningsvragen.

Indien de klant dit wenst, kan hij/zij zich bij het doen of afhandelen van de melding laten ondersteunen door iemand uit zijn eigen netwerk of een onafhankelijke derde. Het college wijst betrokkene tijdens de melding op de mogelijkheid een beroep te doen op de onafhankelijke cliëntondersteuning en waar die verkregen kan worden.

### **Methodiek en procedure van het onderzoek**

Om de juiste ondersteuning te kunnen bieden vindt in nauwe dialoog met de klant een onderzoek plaats. Het gaat om vraagverheldering, het bepalen van doelen en het bespreken van mogelijke oplossingen. Indien de klant een persoonlijk plan heeft ingediend wordt dit plan betrokken bij het onderzoek. De resultaten worden vastgelegd in een verslag of ondersteuningsplan en wordt ondertekend door klant en medewerker. Indien de klant niet wenst te ondertekenen wordt de reden voor deze weigering genoteerd in het ondersteuningsplan. Klant ontvangt altijd een exemplaar van het verslag of ondersteuningsplan.

Tijdens dit proces is cliëntondersteuning geborgd. Deze expertise is ruim aanwezig in de buurtteams. Indien nodig kunnen klanten in aanvulling hierop een beroep doen op een cliëntondersteuner via U Centraal. De klant wordt over deze mogelijkheid geïnformeerd tijdens de meldingsfase.

#### *Het buurtteam werkt aan de hand van de volgende methodiek en procedure*

- Het buurtteam levert een integrale aanpak bij meervoudige problematiek: één huishouden, één hulpverlener/regisseur, één plan van aanpak.
  - Het buurtteam werkt outreachend en zoekt klanten actief op.
  - De ondersteuning door het buurtteam is snel en toegankelijk; het buurtteam kent geen wachtlijst.
  - Het buurtteam maakt maximaal gebruik van de 'eigen kracht' van de klant en diens sociale netwerk. Als het eigen netwerk te weinig mogelijkheden biedt, wordt er gezocht naar mogelijkheden in het georganiseerde informele netwerk en indien nodig aangevuld professionele vormen van ondersteuning, waaronder algemene voorzieningen.
- De buurtteamwerker stelt samen met de klant een ondersteuningsplan op in één of meer gesprekken. Hierbij wordt indien van toepassing de zelfredzaamheidsmatrix gehanteerd. Dit plan zet op een rijtje wat de problemen zijn maar brengt ook in kaart welke mogelijkheden de klant en zijn omgeving hebben om tot oplossingen te komen. Het te behalen resultaat en acties worden in het plan vastgelegd. Het plan is 'dynamisch' en wordt, wanneer nodig,

geactualiseerd. Het ondersteuningsplan wordt ondertekend door klant en buurtteammedewerker.

- Als de klant niet tevreden is over de voorstellen in het ondersteuningsplan, is er de mogelijkheid van second opinion en/of mediation om zo tot een bevredigende oplossing te komen.
- Als een maatwerkvoorziening nodig is, wordt een voorstel hiervoor opgenomen in het ondersteuningsplan. In het ondersteuningsplan staat tevens een indicatieve omvang (in uren of dagdelen) en duur van de ondersteuning. Gerichte verwijzing naar een aanbieder van aanvullende zorg vindt plaats in overleg met de klant. Het ondersteuningsplan is tevens de aanvraag voor de maatwerkvoorziening.
- De toekenning van de maatwerkvoorziening staat in een besluit. Hierin staat:
  - Doel en resultaat van de ondersteuning
  - Maatwerkvoorziening en type ondersteuning
  - De aanbieder die de ondersteuning levert
  - In geval van een pgb: duur en omvang van de ondersteuning

*Het stedelijk Wmo-loket werkt aan de hand van de volgende methodiek en procedure*

- Uitgangspunt is dat met de klant die op zoek is naar ondersteuning altijd een gesprek wordt gevoerd. Als het om een vraag gaat over hulp bij het huishouden, woningaanpassing, hulpmiddelen of vervoer, vindt het gesprek plaats met het stedelijk Wmoloket. Als er vragen zijn op meerdere levensdomeinen, brengt het stedelijk loket de betreffende persoon in contact met het buurtteam. Informatieve vragen worden afgehandeld door de medewerkers informatie en advies.
- De uitkomst van het gesprek met de klant wordt beschreven in een verslag. In de onderbouwing en/of het besluit staat tevens het programma van eisen (o.a. bij een hulpmiddel) dan wel omvang in uren of dagdelen (bij een vorm van ondersteuning). Indien nodig kan specialistisch (medisch) advies aangevraagd worden. Dit advies wordt altijd betrokken bij het te nemen besluit.
- Verwijzing vindt plaats naar een gecontracteerde aanbieder. De klant kan aangeven naar welke aanbieder de voorkeur uitgaat indien meerder aanbieders gecontracteerd zijn. Indien er sprake is van een pgb kiest de klant zelf de aanbieder.

*De regionale toegang voor maatschappelijke opvang en beschermd wonen*

- De regionale toegang is er voor personen die een beroep doen op beschermd wonen of maatschappelijke opvang onder de Wmo.
- Betrokkene doet, meestal met ondersteuning van een toeleider, een melding. Een toeleider kan bijvoorbeeld zijn: buurtteammedewerker, huisarts, het daklozenteam, hulpverleners uit de ggz-zorg, forensische zorg of GIA-opvang (geweld in afhankelijkheidsrelaties), mantelzorger of jeugdzorg.
- Betrokkene levert een gemotiveerde aanvraag voor beschermd wonen of opvang in. Hierin wordt aangegeven waarom met lichtere vormen van zorg onvoldoende resultaat behaald wordt. Verder wordt ingegaan op: gedragscomponenten, noodzaak tot structuur, veiligheid, diagnose en de

mogelijkheden voor participatie en activering. Daarbij wordt de zelfredzaamheidsmatrix als een van de instrumenten gebruikt. Onderdeel van deze aanvraag is het opstellen van een ondersteuningsplan. Dit ondersteuningsplan wordt samen met de toeleider en/of de adviseurs van de regionale toegang opgesteld in overleg met de potentiële aanbieder. In het ondersteuningsplan wordt aangegeven wat de ondersteuningsvraag is en worden afspraken gemaakt over de aanpak en de resultaten. Tevens wordt de voorkeurszorgaanbieder aangegeven. Het ondersteuningsplan wordt ondertekend door de klant en de toeleider of de adviseur van de regionale toegang.

Via de regionale toegang vindt weging en toetsing van de aanvraag, het ondersteuningsplan en de voorgestelde plaatsing plaats. Relevante onderdelen bij de weging en toetsing zijn:

- Is er sprake van voorliggende zorg/ondersteuningsvormen: lichtere of ambulante vormen van Wmo-ondersteuning. Of kan gebruik gemaakt worden van ondersteuning via de Wlz of Zvw;
- Is er sprake van gegronde reden om in de regio beschermd wonen of maatschappelijke opvang aan te vragen: sociale binding, economische binding, specifieke zorgvraag of overige (bijvoorbeeld veiligheid);
- Is het formulier/verslag volledig ingevuld.

Complexe casussen (of bij wachtlijstproblematiek bij de voorkeursaanbieder) worden besproken in de veldtafel, onder voorzitterschap van de gemeente. Deelnemers aan de veldtafel zijn professionals werkzaam bij de buurt- of wijkteams, ggz-instellingen en instellingen voor maatschappelijke opvang en beschermd wonen. In de veldtafel vindt overleg en consultatie plaats. De voorzitter neemt het definitieve besluit.

De aanbieder waar betrokkene geplaatst wordt dient vanaf het moment van plaatsing zorg te leveren en is verantwoordelijk voor het regelen van eventuele overbruggingszorg als er een wachtlijst is.

#### Binding

Naast de drie bovengenoemde vormen van toegang (buurtteam, stedelijk Wmo-loket en regionale toegang opvang en beschermd wonen) onderzoekt de bindingscommissie maatschappelijke opvang of nachtopvang en crisisopvang in Utrecht gewenst is.

#### Wijze van aanvraag

Een aanvraag in de zin van artikel 2.1.3 van de verordening kan worden gedaan na afronding van het onderzoek (zoals beschreven paragraaf 3.2).

De aanvraag wordt afgehandeld op de plek (Wmo-loket, buurtteam of regionale toegang) waar het onderzoek is uitgevoerd.

Indien er geen verslag of ondersteuningsplan is en betrokkene wil toch een aanvraag indienen kan de aanvraag worden ingediend door middel van een daarvoor beschikbaar gesteld (digitaal) aanvraagformulier. Een dergelijke aanvraag kan alleen in behandeling worden genomen wanneer het aanvraagformulier voorzien van naam, BSN, geboortedatum en ondertekening door belanghebbende

(of gemachtigde) bij de gemeente of een daartoe gemandateerde partij is ingeleverd. De datum waarop de aanvraag juist en volledig is ingediend, geldt als aanvraagdatum.

## 5. Criteria voor een maatwerkvoorziening

Een maatwerkvoorziening wordt geboden in aanvulling op eigen kracht, de inzet van het eigen netwerk of vrijwilligers en de inzet van algemene voorzieningen zoals de ondersteuning vanuit het buurtteam.

De noodzaak tot het bieden van een maatwerkvoorziening wordt samen met de klant onderzocht en vastgelegd in het ondersteuningsplan. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de zelfredzaamheidsmatrix, dan wel de ICF-classificatie, dan wel enige andere voor het betreffende participatieprobleem relevante methodiek.

Professionals van buurtteam, stedelijk Wmo-loket en de regionale toegang wegen allereerst op basis van de algemene criteria of een ondersteuning via een maatwerkvoorziening noodzakelijk is. Om tot de juiste beoordeling te komen, kunnen zij daarnaast afwegingen specifiek voor bepaalde ondersteuningsvormen hanteren. Deze zijn beschikbaar in de vorm van een leidraad.

Daarnaast maken medewerkers gebruik van professionele consultatie en winnen ze advies in van experts indien noodzakelijk. De aard, omvang, duur en eventuele andere specificaties van een maatwerkvoorziening worden daar waar nodig vastgesteld in overleg met aanbieders van aanvullende zorg en met professionals met expertise op het gebied van beperkingen en ziektebeelden van de klantgroep. Hierbij valt te denken aan expertise op het gebied van psychiatrische stoornissen, zintuiglijke beperkingen, niet aangeboren hersenletsel, dementie en gedragsproblemen.

In de leidraden meer informatie over maatwerkvoorzieningen en het afwegingskader dat daarbij gehanteerd wordt.

## 5. Persoonsgebonden budget

Een pgb draagt bij aan de mogelijkheden van de klant om regie te voeren over het eigen leven en kan een oplossing zijn bij ondersteuningsvormen die niet of onvoldoende geleverd worden door een instelling.

*Voor het aanvragen van een pgb geldt de volgende procedure*

- Indien de noodzaak voor maatwerkondersteuning vast is gesteld kan de klant de keuze maken deze ondersteuning te verzilveren via een pgb. Klanten worden in het buurtteam, bij het stedelijk Wmo-loket en bij de regionale toegang hierover geïnformeerd.
- De omvang van de ondersteuning (en daarmee de hoogte van het pgb) wordt gebaseerd op de duur en omvang van de maatwerkvoorziening indien deze in natura zou zijn verstrekt.
- De klant dient een plan in waarin staat hoe het pgb ingezet gaat worden en hoe de zorg bijdraagt aan de doelen die geformuleerd zijn in het onderzoek. Het college stelt hiervoor een helder en in eenvoudige taal gesteld format beschikbaar waarmee de klant zijn pgb-plan kan indienen.

- In de wet is vastgelegd dat het college de wijze waarop het pgb wordt ingezet moet beoordelen. Deze beoordeling dient te omvatten:
  - of betrokkene in staat is tot waardering van zijn eigen belangen;
  - of betrokkene kan motiveren waarom hij/zij een pgb wenst;
  - of de met het pgb ingekochte diensten en goederen van voldoende kwaliteit zijn en passen bij het resultaat dat behaald moet worden met de ondersteuning;
  - of de diensten en goederen veilig, doeltreffend en cliëntgericht worden verstrekt.

Leidend bij de beoordeling is de aard en omvang van de ondersteuning en de te behalen resultaten, zoals deze noodzakelijk worden geacht op het moment dat duidelijk is dat een klant aangewezen is op een maatwerkvoorziening.

Om de kwaliteit te kunnen wegen bij de inzet van het pgb via een persoon uit het sociaal netwerk, weegt het college of dit tot gelijkwaardig of beter resultaat leidt in vergelijking met de inzet van een professional.

Het college voert de beoordeling uit op basis van het plan dat de klant indient over de inzet van het pgb. De uitkomst van de weging kan van persoon tot persoon verschillen, het is altijd een individuele weging. Waarbij het in essentie draait om de vraag of geborgd is dat het budget ten goede komt aan de gewenst ondersteuning en aan de kwetsbare persoon die ondersteuning nodig heeft. Toestemming voor verzilvering van de ondersteuning in de vorm van een pgb kan pas gegeven worden als het pgb-plan is goedgekeurd.

Regie kunnen voeren is een belangrijke voorwaarde voor het succesvol inzetten van een pgb. In die gevallen waar de klant dit niet zelf kan heeft de wetgever het mogelijk gemaakt dat de klant een beheerder of vertegenwoordiger aanwijst. Omdat een dergelijke vertegenwoordiger alle verantwoordelijkheden overneemt die verbonden zijn aan een pgb, is opgenomen dat bemiddelingsbureaus het mede door Per Saldo opgestelde keurmerk moeten dragen. Dit keurmerk wordt beheerd door het Keurmerkinstituut. Indien iemand uit het netwerk van de klant het budget beheert, zal de budgethouder moeten aantonen dat hij/zij hiervoor bekwaam is. De beheerder van het budget kan niet de zorgverlener zijn omdat de beheerder ook verantwoordelijk is voor het borgen van de kwaliteit van de zorg. En dus een onafhankelijke positie moet kunnen innemen ten opzichte van de zorgverlener.

Het pgb-budget moet volledig ten goede komen aan de ondersteuning zelf en niet mag wegvloeien naar bemiddelingskosten en administratiekosten. Dit beperkt de mogelijkheid om via de kwetsbare pgb-houder een deel van het budget weg te sluizen. Dit legt tevens de verantwoordelijkheid voor het beheren en besteden van het pgb waar deze moet liggen, bij de budgethouder of zijn wettelijke vertegenwoordiger. De vertegenwoordiger of beheerder van het pgb is niet alleen verantwoordelijk voor de besteding van het budget, maar voor alle taken en verantwoordelijkheden die verbonden zijn aan een pgb. Daarmee is de vertegenwoordiger of beheerder tevens verantwoordelijk voor de kwaliteit van de geboden ondersteuning.

Borgen van de kwaliteit van de ondersteuning is ook de reden dat een hulpverlener (professioneel en informeel) die via een pgb ingehuurd wordt nooit meer dan 48 uur ondersteuning per week mag leveren. Ondersteuners die structureel meer uren beschikbaar moeten zijn raken overbelast. Dat geldt ook voor informele ondersteuners. Daarmee komt de kwaliteit en de veiligheid van de ondersteuning in het geding maar ook de gezondheid van de ondersteuner. Bij de beoordeling van de vraag of de hulpverlener structureel meer dan 48 uur per week beschikbaar moet zijn, wordt ook betrokken de ondersteuning die deze hulpverlener aan andere personen moet leveren. Bijvoorbeeld een familielid dat aan meerdere gezinsleden via een pgb ondersteuning biedt en daardoor meer dan 48 uur beschikbaar moet zijn.

#### Vakantie

Onder voorwaarden en na expliciete toestemming van de gemeente is het mogelijk het pgb in te zetten tijdens een vakantie buiten de gemeente. Voorwaarde is dat de geïndiceerde ondersteuning noodzakelijk is om tijdens de vakantie te kunnen functioneren. Denk hierbij aan ondersteuning bij het maken van een transfer van de rolstoel naar het bed in het vakantieverblijf. Het pgb mag niet worden ingezet voor het (deels) financieren van de vakantie. Een pgb dat naar zijn aard bedoeld is om in te zetten in en rond de woning van betrokkene kan niet tijdens een vakantie worden ingezet. Bijvoorbeeld het pgb voor hulp bij het huishouden richt zich specifiek op het voeren van een huishouden in de gemeente Utrecht.

Indien betrokkene het pgb nodig heeft om tijdens de vakantie te kunnen functioneren is de maximale vakantietermijn 13 weken per toekenningsperiode van 12 maanden. Echter hiervan mag maximaal 6 weken aaneengesloten worden opgenomen. Deze termijn is bepaald om te kunnen aansluiten op de lengte van de zomervakantie van basisscholen.

Indien het pgb voor een kortere periode wordt toegekend, wordt het aantal van 13 weken naar rato berekend.

Conform de eisen van het rijk kan de klant het pgb verzilveren via het trekkingsrecht. Alleen eenmalige pgb's zijn hier (voorlopig) van vrijgesteld. Het rijk heeft de Sociale Verzekeringsbank (SVB) aangewezen als de uitvoerder van dit trekkingsrecht. De gemeente stort het budget op de rekening van het SVB. De klant stuurt een zorgovereenkomst op naar het SVB waarin aangegeven is van welke persoon hij/zij diensten gaat afnemen. Deze dienstverlener kan vervolgens facturen indienen bij de SVB. Meer informatie over dit proces zijn te vinden op de website van de SVB ([www.svb.nl](http://www.svb.nl)).

## 6. Bijdragen voor het gebruik van voorzieningen

### Eigen bijdrage algemene voorziening

Voor algemene voorzieningen zoals de ondersteuning door het buurtteam, sociale prestatie (vrijwilligerswerk) en dagondersteuning geldt geen eigen bijdrage.

Voor maaltijdvoorziening kan een bijdrage gevraagd worden. Voor de ondersteuning in het kader van de Huishoudelijke Hulp Toeslag (HHT) wordt altijd een bijdrage gevraagd, dat ligt besloten in de HHT zelf.

### **Eigen bijdrage maatwerkvoorziening**

Voor alle maatwerkvoorzieningen, met uitzondering van rolstoelen en hulpmiddelen voor kinderen, is een eigen bijdrage verschuldigd. Deze wordt berekend conform de voorwaarden van het (ministeriele) Besluit maatschappelijke ondersteuning. Dit betekent dat per periode van 4 weken een bijdrage is verschuldigd. De hoogte hiervan is afhankelijk van de leefsituatie en de draagkracht. Zoals eerder aangegeven is een eigen bijdrage niet van toepassing wanneer de maatwerkvoorziening is bestemd voor een minderjarige. Een uitzondering hierop is de woningaanpassing. Deze wordt feitelijk verleend aan de ouder(s) van de minderjarige. Daarom zijn de ouders een eigen bijdrage verschuldigd. Dit is ook van toepassing indien de ouders gescheiden leven of het kind niet bij de ouders verblijft.

Het college heeft de mogelijkheid om de kostprijs van de eigen bijdrage lager vast te stellen dan de werkelijke kosten. Hiervan is gebruik gemaakt bij de maatwerkvoorziening die toegekend wordt onder de titel van thuisbegeleiding en arbeidsmatige activering.

### **Regeling eigen bijdrage maatschappelijke opvang**

Tot en met 2016 zijn klanten die ambulante begeleiding ontvangen vanuit de maatschappelijke opvang geen eigen bijdrage verschuldigd voor de ondersteuning die ze krijgen.

De eigen bijdrage voor maatschappelijke opvang kent een afwijkende regeling. Deze is beschreven in de beleidsregel eigen bijdrage maatschappelijke opvang.

## **7. Omgaan met incidenten, calamiteiten en geweld**

De wijze waarop omgegaan wordt met incidenten, calamiteiten en geweld wordt beschreven in een opschalingsmodel zorg en veiligheid. Dit model geldt zowel voor jeugd als voor de Wmo. Er is een toezichthoudende ambtenaar aangesteld binnen de gemeentelijke organisatie.

## **8. Weging maatwerkvoorzieningen**

### **Leidraad schoon en leefbaar huis**

#### *Algemene afwegingen*

Hulp bij het voeren van een huishouden wordt alleen geboden wanneer er geen andere oplossingen zijn die problemen op dit leefgebied kunnen voorkomen of oplossen. Activiteiten die door de klant zelf kunnen worden uitgevoerd behoren dan ook tot de eigen verantwoordelijkheid. In de dagelijkse praktijk kan dit ook betekenen dat een deel van het huishouden door klant wordt uitgevoerd en voor een ander deel ondersteuning wordt geboden. Een andere vorm van het benutten van eigen mogelijkheden is het verlenen van medewerking aan een zo efficiënt mogelijke ondersteuning. Dit betekent dat van de betrokkene mag worden verwacht dat hiermee rekening wordt gehouden bij de inrichting van de woning en planning van huishoudelijke werkzaamheden. Te denken valt aan het zo

mogelijk voorbereiden van de was en het ergonomisch verantwoord inrichten van de woning. Uit deze eigen verantwoordelijkheid vloeit ook voort dat, in het algemeen, het type en de grootte van de woning niet van invloed zijn op de hoeveelheid te verstrekken hulp. Dit zijn keuzes waarop betrokkenen zelf invloed kunnen uitoefenen en keuzes in kan maken. Dit geldt ook voor het verzorgen van huisdieren (niet zijnde hulphonden/dieren). De gevolgen hiervan op de omvang van de schoonmaaktaak en het zoeken van oplossingen daarvoor behoort in de eerste plaats tot de eigen verantwoordelijkheid van de aanvrager. Het onderhoud van de tuin wordt niet tot het huishouden gerekend.

Was men al gewend om voor eigen rekening een schoonmaakhulp in te huren, dan is het enkele feit dat er zich beperkingen voordoen geen reden om een beroep te doen op gemeentelijke ondersteuning. Wel moet worden meegewogen of door het ontstaan van beperkingen financiële mogelijkheden wegvallen of de ondersteuning door de 'gebruikelijk aanwezige' schoonmaak niet meer toereikend is.

Als er gebruikelijke hulp aanwezig is, biedt het college geen of minder ondersteuning bij het schoonhouden of organiseren van het huishouden. Gebruikelijke hulp betreft de normale, dagelijkse zorg op basis van een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van de leefeenheid (huisgenoten) voor elkaar omdat ze als leefeenheid een gezamenlijk huishouden voeren. Onder leefeenheid verstaan we een geheel aan personen waarmee een persoon op hetzelfde adres woonachtig is en een huishouden deelt. Als er tot de leefeenheid huisgenoten behoren die huishoudelijke werkzaamheden kunnen overnemen, worden zij verondersteld dit door een herverdeling van taken te doen. Dit principe heeft een verplichtend karakter en betreft alle huisgenoten vanaf 18 jaar. Studie of (vrijwillige) werkzaamheden vormen in principe geen reden om van de gebruikelijke hulp af te zien. Als er sprake is van commerciële kamer(ver)huur, rekenen we de huurder van de betreffende ruimte niet tot de leefeenheid.

Veel personen zijn bereid mantelzorg te verlenen. Deze vorm van vrijwillige ondersteuning door derden, niet behorend tot de leefeenheid, gaat voor op ondersteuning van de gemeente. Tegelijk is deze vorm van vrijwillige hulp niet afdwingbaar en daarmee in de praktijk vaak incidenteel en aanvullend op andere vormen van zorg. Indien noodzakelijk kan de gemeentelijke ondersteuning bestaan uit tijdelijke vervanging van de mantelzorger of vrijwilliger.

Indien eigen mogelijkheden, gebruikelijke hulp en mantelzorg of vrijwilligershulp geen of onvoldoende oplossing bieden, kan de gemeente ondersteuning bieden. Voordat hiervan sprake kan zijn, wordt bekeken of een algemene voorziening een (gedeeltelijke) oplossing kan bieden. Het gaat hierbij om initiatieven die algemeen of voor brede doelgroepen toegankelijk zijn. Het gaat zowel om particuliere als gesubsidieerde initiatieven. Voorwaarde is dat een dergelijke voorziening feitelijk toegankelijk is. Hiermee wordt bedoeld dat de voorziening redelijkerwijs door de klant kan worden bekostigd en er daadwerkelijk geschikte hulp geleverd kan worden onder redelijke voorwaarden.

Het resultaat van de ondersteuning is dat de betrokkene beschikt over een schoon en leefbaar huis. Dit betekent dat men gebruik moet kunnen maken van een schone woonkamer, als slaapvertrek in gebruik zijnde ruimtes, de keuken, sanitaire ruimtes en gang/trap. De genoemde ruimtes dienen met enige regelmaat schoongemaakt te worden. Een schoon huis wil niet zeggen dat alle vertrekken wekelijks

Opmerking [KS1]: Tekst verwijderd

schoongemaakt moeten worden. Het betekent dat het huis niet vervuult en periodiek schoon wordt gemaakt om zo een algemeen aanvaard basisniveau van schoon te realiseren.

Opmerking [KS2]: Tekst verwijderd

Indien belanghebbende regie kan voeren over het eigen leven, mag van hem/haar worden verwacht dat werkzaamheden worden geprioriteerd en keuzes worden gemaakt.

Tijdens het gesprek met de klant worden alle mogelijkheden doorgenomen en besproken. Als sprake is van gebruikelijke hulp biedt de gemeente geen ondersteuning. Onderzocht wordt of betrokkene op eigen kracht of met hulp van zijn netwerk het gewenste resultaat kan bereiken. Er wordt ook gekeken of er algemene of voorliggende voorzieningen aanwezig zijn die tot het gewenste resultaat kunnen leiden. Een voorbeeld hiervan is een glazenwassersbedrijf dat de buitenkant van de ramen kan lappen, een was- en strijkservice waarvan verwacht kan worden dat deze redelijkerwijs ingezet kan worden, de BoodschappenPlusBus en een maaltijdservice. Pas wanneer de gebruikelijke hulp, de eigen mogelijkheden en algemene voorzieningen niet of onvoldoende van toepassing zijn, zal onderzocht worden in welke mate het gemeentelijk aanbod in ondersteuning kan voorzien.

Gemeentelijke ondersteuning bij het voeren van een huishouden neemt de verantwoordelijkheid van de klant niet over, maar helpt de klant om het resultaat te behalen. Het resultaat dat behaald dient te worden is een schoon en leefbaar huis.

Opmerking [KS3]: Tekst verwijderd

Als ondersteuning bij het huishouden noodzakelijk blijkt, wordt een maatwerkvoorziening toegekend. De maatwerkvoorziening HbH bestaat uit basisuren die, als dat noodzakelijk is, aangevuld worden met extra uren op maat.

#### **Basisuren t.b.v. een schoon huis**

Zoals hierboven aangegeven bestaat de maatwerkvoorziening HbH uit basisuren gericht op het realiseren van een schoon huis en aanvullende uren die individueel en op maat toegekend kunnen worden als dit noodzakelijk is om het vastgestelde resultaat te behalen.

De basisuren worden altijd toegekend als betrokkene recht heeft op ondersteuning bij het huishouden. Met de basisuren kan het huis schoon gehouden worden op het door de gemeente gedefinieerde niveau van schoon.

De basisuren HbH richten zich op het uitvoeren van het lichte en zware schoonmaakwerk. Denk aan het afnemen van stof, stofzuigen, reinigen van ramen, vloeren en sanitair en bedden verschoneren. Via de basisuren krijgt de klant de beschikking over 105 uren ondersteuning per jaar, die naar eigen inzicht ingezet kunnen worden voor het realiseren van het resultaat 'schoon huis'. De klant kan deze uren verzilveren bij een aanbieder waarmee de gemeente een contract heeft afgesloten voor het leveren van hulp bij het huishouden. De klant stemt zelf met de door hem/haar gekozen hulp/aanbieder af voor welke taken en met welke frequentie dit wordt ingevuld. Het aantal uren dat verstrekt wordt via de basisuren én het niveau van schoon dat hiermee behaald kan worden is gebaseerd op het objectieve en onafhankelijke onderzoek, uitgevoerd door KPMG Plexus en Bureau HHM (juli 2016).

### Aanvullende uren op maat

Wanneer als gevolg van objectiveerbare (medische) beperkingen klanten onvoldoende ondersteund worden door de basisuren bij het realiseren van een schoon huis of als er een ander noodzakelijk resultaat behaald moet worden, kunnen er aanvullende uren ingezet worden.

Via een zorgvuldig, individueel onderzoek wordt bepaald of betrokkene aanvullende uren nodig heeft.

In dit onderzoek wordt gekeken of via de eigen mogelijkheden, de algemene voorzieningen en voorliggende voorzieningen in combinatie met een eventuele inzet van de basisuren voor een schoon huis voldoende oplossing wordt geboden. De grootte van het huis(houden) is, in het algemeen, geen aanleiding om aanvullende uren toe te kennen. Ook de aanwezigheid van dieren (uitgezonderd hulphonden e.d.) zijn geen aanleiding voor het toekennen van aanvullende uren. De gevolgen hiervan op de omvang van de schoonmaaktaak en het zoeken van oplossingen daarvoor behoort, in de eerste plaats, tot de eigen verantwoordelijkheid van de aanvrager.

We onderscheiden twee vormen van aanvullende uren:

1. Aanvullende enkelvoudige ondersteuning
2. Aanvullende complexe ondersteuning

De volgende resultaten vallen onder **Aanvullende enkelvoudige ondersteuning**

Opmerking [KS4]: Tekst verwijderd

#### A. Een hoger niveau van hygiëne of schoonhouden realiseren

Deze aanvullende uren kunnen ingezet worden als betrokkene vanwege geobjectiveerde medische/fysieke belemmeringen onvoldoende resultaat kan bereiken met het slim inzetten van de basisuren die beschikbaar zijn voor het realiseren van een schoon huis, maar inhoudelijk geen ander resultaat behaald moet worden. Aanleiding voor de inzet van deze aanvullende uren kan zijn de ernstige fysieke beperkingen waardoor betrokkene geen mogelijkheden heeft zelf enige huishoudelijke werkzaamheden te verrichten of medische beperkingen waardoor een meer dan gebruikelijke hygiëne noodzakelijk is, of medische/fysieke beperkingen die leiden tot een snellere vervuiling van het huis. De extra noodzakelijke schoonmaak dient een medische/fysieke oorzaak te hebben, welke aantoonbaar is. De grootte van het huis of de aanwezigheid van dieren is, in het algemeen, geen reden voor inzet van aanvullende uren.

Opmerking [KS5]: Tekst verwijderd

Daarnaast kan de aanwezigheid van kinderen onder de 13 jaar leiden tot een snellere vervuiling van het huis. Deze extra vervuiling dient door de ouders in redelijkheid tot het noodzakelijke beperkt te worden, maar kan aanleiding zijn aanvullende uren op maat toe te kennen. Voor het hanteren van de leeftijdsgrens van 13 jaar is aansluiting gezocht bij het Protocol voor huishoudelijke hulp van het CIZ uit 2006, pagina 10.

Door middel van een zorgvuldig onderzoek wordt bekeken of de medische/fysieke beperking van de klant leidt tot de noodzaak voor het realiseren van een hoger niveau van hygiëne of een intensievere ondersteuning bij het schoonmaken. Ook wordt bekeken of er andere noodzakelijke factoren zijn die buiten de beïnvloedingsfeer van de aanvragen liggen en meegewogen moeten worden. Er wordt eerst onderzocht of klant via de eigen mogelijkheden, het eigen netwerk en de eigen kracht in combinatie

met de **basisuren** in staat is (een deel van) het noodzakelijke hoger niveau van hygiëne of schoonmaken te realiseren.

**Opmerking [KS6]:** Tekst verwijderd

### **B. Het klaarzetten of bereiden van primaire levensbehoeften**

Onder maaltijdverzorging wordt verstaan het verzorgen van de broodmaaltijd, koffie en thee zetten, warme maaltijd opwarmen. Het uitgangspunt voor het te behalen resultaat is dat indien nodig 1 keer per dag de broodmaaltijd wordt bereid en klaargezet en 1 keer per dag een warme maaltijd wordt opgewarmd en/of klaargezet.

#### *Afwegingskader*

Tijdens het gesprek met betrokkene worden alle mogelijkheden doorgenomen en besproken. Is er een huisgenoot aanwezig die in staat is de maaltijd klaar te zetten of op te warmen? Dan hoeft de gemeente op grond van gebruikelijke hulp geen ondersteuning te bieden. Kan betrokkene op eigen kracht of met hulp van de mensen om hem heen een maaltijd verzorgen? Is bijvoorbeeld een kind of één van de burens in staat een maaltijd klaar te zetten of op te warmen? Ook wordt er in het onderzoek gekeken of voorliggende voorzieningen zoals kant en klaar maaltijden van de supermarkt, mee-eten bij een verzorgingshuis, maaltijdbezorging aan huis etc. **oplossingen bieden. Daarbij dient ook betrokken te worden of de persoon aanspraak kan maken op ondersteuning via zijn/haar zorgverzekering.** Indien een persoon niet (meer) in staat is zelf of met hulp van de omgeving maaltijden te verzorgen en voorliggende voorzieningen niet of onvoldoende tot de noodzakelijke oplossing leiden, kan ondersteuning door de gemeente worden gezien.

### **C. Beschikken over schoon linnen- en beddengoed en schone kleding**

Ondersteuning **ten behoeve van** dit resultaat wordt geboden als een persoon een belemmering heeft bij het op orde en schoon houden van het **linnen- en/of beddengoed en kleding**. Het doel van dit resultaat is de beschikking hebben over **schoon linnen- en beddengoed en/of over schone kleding**. De verzorging van de was zoals bedoeld binnen dit resultaatgebied omvat het **machinaal wassen, laten drogen en opvouwen** van kleding **en linnen- en beddengoed**. **Verwacht mag worden dat de persoon beschikt over een wasmachine. Als die er niet is, behoort het realiseren van een wasmachine tot de verantwoordelijkheid van de klant. Daarnaast wordt van de klant verwacht dat de reikwijdte van de ondersteuning tot een minimum wordt beperkt door bijvoorbeeld de aanschaf van een wasdroger of kleding die niet gestreken hoeft te worden. Van betrokkene wordt tevens verwacht dat hij/zij redelijkerwijs al het mogelijke heeft gedaan om het ontstaan van extra zware was te beperken. Bijvoorbeeld door het gebruik van incontinentiemateriaal of anti-allergieproducten.** De klant dient ten behoeve van dit resultaat zoveel mogelijk gebruik te maken van de door de aanbieders **hiertoe ingerichte diensten**.

**Opmerking [KS7]:** Tekst verwijderd

Tijdens het gesprek met de klant worden alle mogelijkheden doorgenomen en besproken. **Er wordt** binnen dit resultaatgebied gekeken naar wat de persoon zelf nog kan en in welke mate het sociaal netwerk ondersteuning kan bieden. Daarbij kan gedacht worden aan de vraag of de persoon met behulp van de mensen om hem heen kan zorgen voor schone en draagbare kleding. Is er bijvoorbeeld een familielid of zijn burens bereid de was wekelijks te doen? Zijn er algemene of voorliggende

**Opmerking [KS8]:** Tekst verwijderd

voorzieningen aanwezig die tot het gewenste resultaat kunnen leiden? Als er bijvoorbeeld een was- en strijkdienst beschikbaar is waarmee de persoon het gewenste resultaat kan behalen hoeft de gemeente hierin niet te ondersteunen. Als sprake is van een gezonde huisgenoot valt dit resultaat vrijwel altijd onder de reikwijdte van gebruikelijke zorg en biedt het college geen ondersteuning. Als het noodzakelijke resultaat desondanks niet wordt behaald kan het nodig zijn op maat aanvullende uren te verstrekken.

*Omvang, vorm en normering aanvullende uren (enkelvoudig)*

De vaststelling van het noodzakelijk aantal uren vindt plaats in een individuele weging en wordt afgestemd op de individuele situatie. De uren worden op maat toegekend en zijn altijd aanvullend op de basisuren voor Schoon huis. De klant krijgt de indicatie verstrekt in uren op jaarbasis, of bij een tijdelijke toekenning het aantal uren naar rato. Voor het individueel vaststellen van de benodigde uren wordt gebruik gemaakt van de tabel normering huishoudelijke taken (bijlage1). Deze is gebaseerd op het Protocol voor huishoudelijke hulp van het CIZ uit 2006. Deze tabel geldt als richtlijn. De aard van de ondersteuning, frequentie en intensiteit wordt afgestemd op het minimaal te behalen noodzakelijke resultaat. Hierbij is het uitgangspunt dat de ondersteuning via de goedkoopste en meest efficiënte wijze vorm krijgt. De klant dient met de aanbieder van zijn keuze alle mogelijkheden te bespreken en de uren op de meest effectieve manier in te zetten. De aanbieder en de klant bepalen samen hoe binnen de bovengenoemde kaders de concrete ondersteuning vorm krijgt. Een hoger gekwalificeerde hulp is met inzet van deze module niet noodzakelijk.

Opmerking [KS9]: Tekst verwijderd

Opmerking [KS10]: Tekst verwijderd

De volgende resultaten vallen onder **Aanvullende complexe ondersteuning**

#### D. Thuis zorgen voor kinderen onder de 6 jaar

Het zorgen voor kinderen is een taak van ouder en/of verzorgers. Dat geldt ook voor ouders die door beperkingen niet in staat zijn hun kinderen te verzorgen. Elke ouder is zelf verantwoordelijk voor de opvang en (het organiseren van de noodzakelijke) verzorging van zijn of haar kinderen. Uitgangspunt is hierbij dat bij uitval van een van de ouders de andere ouder deze zorg of zijn aandeel in de zorg daar waar mogelijk overneemt. Op grond van gebruikelijke zorg hoeft het college niet te compenseren. Het college ondersteunt alleen als ouders door acuut ontstane problemen een oplossing nodig hebben voor kinderen tot en met de leeftijd van 5 jaar. De ondersteuning is dus per definitie tijdelijk, in afwachting van een definitieve oplossing. Een indicatie wordt afgegeven met een maximale duur van 3 maanden om ouder(s) of verzorger(s) de mogelijkheid te bieden in een oplossing te voorzien. Van ouders mag worden verwacht dat zij zich tot het uiterste zullen inspannen om die oplossing zo snel mogelijk te vinden. Daarbij dient ook betrokken te worden of de persoon aanspraak kan maken op ondersteuning via zijn/haar zorgverzekering. **Individuele ondersteuning** voor structurele opvang van kinderen is niet mogelijk binnen de Wmo. De zorg voor kinderen omvat het wassen, douchen, aankleden, verschonen van luiers en het voeden van baby's. Het passen op kinderen valt niet onder dit resultaat.

Tijdens het gesprek met de klant worden alle mogelijkheden doorgenomen en besproken. Zijn er algemene, collectieve of voorliggende voorzieningen aanwezig die tot het gewenste resultaat kunnen

leiden? Of kan de klant op eigen kracht, of met behulp van de mensen om hem heen zorgen voor de kinderen?

#### E. Organiseren van huishoudelijke taken

Ondersteuning bij het organiseren van huishoudelijke taken wordt ingezet wanneer betrokkene niet tot zelfregie en planning van de werkzaamheden in staat is. Behalve dat er huishoudelijke taken moeten worden overgenomen, heeft de hulp, **aansturende en regietaken. Daarbij geldt voor de hulp een extra verantwoordelijkheid bij het signaleren van ongewenste situaties of toenemende kwetsbaarheid bij betrokkene.** Ook kan ondersteuning bestaan uit het helpen handhaven, verkrijgen of herkrijgen van structuur in het huishouden. Het doel van het voeren van de regie over het huishouden is het schoonhouden van het huis, maar ook het ondersteunen bij het organiseren van het huishouden. Het overnemen van de regie over het huishouden kan noodzakelijk zijn als in redelijkheid niet meer van de klant verwacht kan worden dat hij zelfstandig beslissingen neemt (bijv. een terminale situatie) of als disfunctioneren dreigt. Dat kan zich uiten in vervuiling (van de woning of van kleding), verwaarlozing (eten en drinken) of ontredde van zichzelf of van afhankelijke huisgenoten waardoor het functioneren in huis maar ook buitenshuis belemmerd wordt. De hulp dient bij het uitoefenen van de ondersteuning zoveel mogelijk de klant te betrekken bij het maken van keuzes. Daarbij dient aangesloten te worden bij de capaciteiten, intellectuele vaardigheden en leervermogen van de klant. Bij een deel van deze groep zal geen sprake zijn van ontwikkelvermogen, eerder van afnemende zelfredzaamheid. Bewaken of het nog verantwoord is dat de klant zelfstandig woont, is daarom onderdeel van het resultaatgebied (signaleren en doorgeven aan de gemeente).

Opmerking [KS11]: Tekst verwijderd

#### *Omvang, vorm en normering **aanvullende uren (complex)***

De resultaten **van deze aanvullende uren** krijgen vorm door een gespecialiseerde hulp in te zetten (voor alle toegekende uren ondersteuning bij het huishouden). Indien nodig in combinatie met een extra aantal uur ondersteuning voor het organiseren van het huishouden.

**De vaststelling van het noodzakelijke aantal uren vindt plaats in een individuele weging en wordt afgestemd op de individuele situatie. De uren worden op maat toegekend en zijn altijd aanvullend op de basisuren voor Schoon huis.**

**De klant krijgt de indicatie verstrekt in uren op jaarbasis, of bij een tijdelijke toekenning het aantal uren naar rato.** Voor het individueel vaststellen van de benodigde uren wordt gebruik gemaakt van de tabel normering huishoudelijke taken (bijlage1). **Deze is gebaseerd op het Protocol voor huishoudelijke hulp van het CIZ uit 2006.** Deze tabel geldt als richtlijn. De aard van de ondersteuning, frequentie en intensiteit wordt afgestemd op het minimaal te behalen noodzakelijke resultaat. Hierbij is het uitgangspunt dat via de goedkoopste en meest efficiënte wijze de ondersteuning vorm krijgt.

#### **Definitie schoon huis en richtlijn normering aanvullende uren**

##### *Definitie schoon huis*

**Een schoon huis betekent dat iedereen gebruik moet kunnen maken van een schone woonkamer, als slaapvertrek in gebruik zijnde ruimtes, de keuken, sanitaire ruimtes en gang. Het huis dient zodanig**

schoon te zijn dat het niet vervuult en zo een algemeen aanvaard basisniveau van schoon houden wordt gerealiseerd.

De taken die leiden tot een schoon en leefbaar huis, conform bovenstaande definitie is door experts vastgesteld en beschreven in het onafhankelijke en objectieve onderzoek, uitgevoerd door KPMG Plexus en Bureau HHM, juli 2016.

Ten behoeve van het realiseren van een schoon huis worden 105 uur per jaar beschikbaar gesteld in de vorm van basisuren. Via het onafhankelijke en objectieve onderzoek is vastgesteld dat met dit aantal uren het resultaat *schoon huis* behaald kan worden.

**A. Richtlijn individuele weging extra uren aanvullende uren enkelvoudige ondersteuning**

Resultaat	Taken	Norm per jaar
Een hoger niveau van hygiëne of schoonhouden realiseren	<p><i>Het gaat niet om een limitatieve lijst</i></p> <p>Extra lichte taken en zware taken uitvoeren bij:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- medisch geobjectiveerde allergieën voor huisstofmijt/ ernstige klachten t.g.v. COPD problematiek;</li> <li>- hogere vervuilingsgraad door gebruik noodzakelijke hulpmiddelen;</li> <li>- bedlegerige patiënten;</li> <li>- extra bewassing of schoonmaak i.v.m. incontinentie, overmatige transpiratie, speekselverlies, spugen;</li> </ul>	<p><i>De aanwezigheid van meerdere aandoeningen leidt niet (automatisch) tot een cumulatie aan uren.</i></p> <p><i>Deze norm is een richtlijn, de afweging wordt individueel gemaakt</i></p> <p>Op basis van 30 minuten per week is de richttijd 26 uur per jaar</p>

**Opmerking [KS12]:** Tekst verwijderd

	- extra schoonmaak i.v.m. ernstige beperkingen in gebruik van armen en handen.	
Het klaarzetten van primaire levensbehoeften	Broodmaaltijd bereiden en klaarzetten; Koffie/thee zetten; Warme maaltijd opwarmen	Uitgaande van 30 minuten per dag, 5 dagen in de week is de richttijd 130 uur per jaar
Beschikken over schoon linnen- en beddengoed en schone kleding	Kleding en linnen- en beddengoed wassen en centrifugeren in wasmachine; Deze drogen in droogmachine of ophangen; Vouwen en opbergen; Indien noodzakelijk strijken	Op basis van 30 minuten per week bij een eenpersoonshuishouding, is de richttijd 26 uur per jaar Op basis van 45 minuten per week bij een meerpersoonshuishouden is de richttijd 39 uur per jaar

#### B. Richtlijn individuele weging extra uren aanvullende uren complexe ondersteuning

Resultaat	Taken	Norm
	<i>Het gaat om een niet limitatieve lijst</i>	<i>De aanwezigheid van meerdere aandoeningen leidt niet (automatisch) tot een cumulatie aan uren.  Deze norm is een richtlijn, de afweging wordt individueel gemaakt</i>
Tuis zorgen voor kinderen onder de 6 jaar	Helpen/ondersteunen bij de persoonlijke verzorging van de kinderen (bijv. tandenpoetsen, aan/uit kleden, wassen, luier	Richttijd tot maximaal 40 uur per week  (Indicatie kan maximaal afgegeven worden voor 3

	verschonen)  Hulp bij eten en/of drinken bij baby's en kinderen;  Broodmaaltijd bereiden/warme maaltijd opwarmen/flesje melk bereiden voor baby.	maanden)
(Samen met klant) organiseren van huishoudelijke taken	Opslaan en beheer levensmiddelen;  Organisatie huishoudelijke activiteiten;  Helpen handhaven, verkrijgen of herkrijgen van structuur in het huishouden;  Signalerende, aansturende en regie taken.	Op basis van 30 minuten per week is de richttijd 26 uur per jaar

Opmerking [KS13]: Tekst verwijderd

### Leidraad wonen in een geschikt huis

Het beschikken over een woning behoort tot de eigen verantwoordelijkheid. Dit geldt in beginsel ook voor het beschikken over een zo geschikt mogelijke woning. Het behoort tot de eigen verantwoordelijkheid om passende maatregelen te nemen behorend bij de levensfase en te verwachten beperkingen. Een woningaanpassing of ondersteuning bij het vinden van een geschikte woning wordt in het kader van de Wmo daarom in beginsel alleen wordt verleend indien het ontstaan van beperkingen, verminderde zelfredzaamheid en participatieproblemen het gevolg zijn van onvoorziene en onverwachte omstandigheden, gelegen buiten eigen toedoen.

#### *Aard en omvang van de woningaanpassing*

Bij het bepalen van de aard en omvang van de te verstrekken woningaanpassing gelden de volgende uitgangspunten:

- Het niveau sociale woningbouw geldt als bovengrens van de geboden oplossing. Dit betekent dat wordt gekozen voor een sobere doch doelmatige oplossing;

- Het op de woning van toepassing zijnde bouwbesluit wordt als uitgangspunt genomen voor wat betreft het uitrustingsniveau dat verwacht mag worden. Alleen zaken die dat uitrustingsniveau te boven gaan, kunnen als maatwerkvoorziening worden aangeboden;
- Aanpassingen aan de eisen van de tijd komen voor eigen rekening van de bewoner dan wel de eigenaar van de woning;
- Afschrijving van bestaande woonelementen kan worden meegewogen bij het bepalen van de (financiële) omvang van de maatwerkvoorziening;
- Bij toekenning van de woningaanpassing kunnen afspraken worden gemaakt over (gedeeltelijke) terugbetaling van de woningaanpassing bij verkoop van de woning. Deze afspraken worden vastgelegd in de beschikking.

#### *Verhuizing op advies van de gemeente*

- Indien verhuizen een oplossing is, kan dit worden verlangd zolang dit werkelijk kan plaatsvinden binnen een medisch verantwoorde termijn.
- Een tegemoetkoming in de verhuis- en herinrichtingskosten wordt alleen geboden indien de verhuizing onverwacht en onvoorzien is en niet past binnen een gangbare wooncarrière.
- De hoogte van de tegemoetkoming in de verhuis- en herinrichtingskosten is vastgelegd in het financieel besluit Wmo.

#### **Leidraad hulpmiddelen**

Een rolstoel wordt verstrekt indien er een langdurige noodzaak is voor zittend verplaatsen. Bij de vaststelling van de specificaties wordt binnen de mogelijkheden van de goedkoopst adequate oplossing rekening gehouden met de behoefte van betrokkene en eventueel met betrokken mantelzorgers en vrijwilligers.

#### *Sportvoorziening*

Ook een sportvoorziening kan bijdragen aan de participatie van betrokkene. Uitgangspunt hierbij is dat men in principe zelf verantwoordelijk is voor de aanschaf van zaken die nodig zijn bij sportbeoefening. Wanneer vanwege de beperking extra kosten worden gemaakt, kan een pgb worden verstrekt. Het pgb voor sportvoorzieningen is gemaximeerd en wordt maximaal eens in de 3 jaar verstrekt voor de aanschaf, het onderhoud en reparatie. Omdat het te behalen resultaat op maatschappelijke participatie is gericht, wordt het pgb alleen verstrekt voor sporten in verenigd verband. Het kan daarbij gaan om sporten in verenigingsverband, maar ook om sporten in georganiseerd en structureel verband lijkend

op een vereniging, zoals een trainingsgroep onder leiding van een professional. Sportvoorzieningen voor gezamenlijk of collectief gebruik komen niet voor individuele compensatie in aanmerking.

### **Leidraad verplaatsen in de omgeving van de woning**

Het zich kunnen verplaatsen is van belang bij zelfstandige maatschappelijke participatie. De bijdrage van de gemeente beperkt zich tot het verplaatsen per vervoermiddel in de eigen woon- en leefomgeving. Het gaat om lokaal verplaatsen, waarbij gedacht moet worden aan verplaatsingen in een straal van 15 tot 20 kilometer rond de woning. Hier kan van worden afgeweken indien het van essentieel belang is voor de zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie van betrokkene en er geen andere oplossingen beschikbaar zijn.

Algemene voorzieningen of een collectief vervoerssysteem gaat voor op een maatwerkvoorziening. Bij de vaststelling van het meest geschikte vervoermiddel wordt rekening gehouden met de persoonskenmerken en vervoersbehoefte van de klant. Er wordt geen onbeperkte kosteloze vervoermogelijkheid aangeboden. Immers ook een persoon zonder beperkingen moet voor vervoer kosten maken.

Als er na het optreden van beperkingen geen sprake is van een andere situatie op vervoersgebied dan daarvoor (men heeft bijvoorbeeld al een auto en is gewend daarmee in de vervoersbehoefte te voorzien) is er geen noodzaak tot het bieden van een oplossing. Dat kan anders zijn indien door het optreden van de beperkingen ook het inkomen daalt.

Om voor een individuele voorziening in aanmerking te komen zal het college eerst nagaan of in het gesprek alle mogelijke alternatieven al zijn beoordeeld. Ook algemeen gebruikelijke voorzieningen kunnen een oplossing zijn zoals een fiets met trapondersteuning, een bakfiets en dergelijke.

Voor sociaal recreatief vervoer geldt het primaat van het aanvullend collectief openbaar vervoer (regiotaxi Utrecht). Alleen wanneer is vastgesteld dat deze voorziening om medische of sociale redenen ongeschikt is, kan van dit primaat worden afgeweken.

Er kan geen pgb worden geboden ter vervanging van het aanvullend collectief openbaar vervoer.

Het is mogelijk om het gebruik van regiotaxi Utrecht te maximeren tot een maximaal aantal zones per periode.

### **Leidraad individuele ondersteuning**

Het betreft hier om ondersteuning via een maatwerkvoorziening gericht op het bevorderen of behoud van de zelfredzaamheid en participatie en tot voorkoming van opname of verwaarlozing van de klant. De ondersteuning wordt individueel aangeboden. In alle gevallen dient er sprake te zijn van matige of ernstige beperkingen op de volgende terreinen:

#### *Zelfredzaamheid*

Er is sprake van matige beperkingen als het zelfstandig nemen van besluiten niet vanzelfsprekend is, betrokkene hulp nodig heeft bij het regelen van dagelijkse bezigheden en bij het aanbrengen van dagelijkse routine en structuur, niet goed begrijpt wat anderen zeggen en zich zelf niet voldoende begrijpelijk kan maken.

Er is sprake van zware beperkingen als taken moeten worden overgenomen en het uitvoeren van eenvoudige taken moeilijk gaat. Betrokkene niet in staat is zelfstandig problemen op te lossen en/of besluit te nemen. Moeite heeft met communiceren en afhankelijk is van regie van anderen voor de dagelijkse handelingen.

#### *Gedragsproblemen*

Er is sprake van matige beperkingen als er bijsturing en soms gedeeltelijke overname van taken vereist is door een professional omdat de situatie anders verslechtert.

Er is sprake van zware beperkingen als er ernstige problemen zijn waardoor de veiligheid van betrokkene en/of zijn omgeving in gevaar zijn en er continu professionele bijsturing nodig is.

#### *Psychisch functioneren*

Er is sprake van matige beperkingen als er regelmatig hulp nodig is vanwege concentratieproblemen en informatieverwerking.

Er is sprake van zware beperkingen als volledige overname van de taken door een professional nodig is vanwege ernstige problemen met concentratie, denken, geheugen en waarneming van de omgeving.

#### *Oriëntatie en geheugen*

Er is sprake van matige beperkingen als er problemen zijn met het herkennen van personen en omgeving, er vaak hulp nodig is bij het uitvoeren van taken en het vasthouden van een dagritme. De situatie zal verslechteren zonder begeleiding.

Er is sprake van zware beperkingen als er ernstige problemen zijn met het herkennen van personen en omgeving, als de klant gedesoriënteerd is, taken moeten worden overgenomen en er ondersteuning nodig is bij de dagstructuur.

#### *Afwegingskader*

Betrokkene is afhankelijk van intensieve en/of specialistische begeleiding ter ondersteuning van het dagelijks functioneren als gevolg van belemmeringen op de hierboven genoemde terreinen (zelfredzaamheid als gevolg van gedragsproblemen, psychisch functioneren en/of oriëntatie en geheugen).

Bij het onderzoek of individuele ondersteuning noodzakelijk is worden de volgende elementen betrokken:

- Betrokkene kan geen aanspraak maken op ondersteuning via de Wlz;
- Betrokkene heeft een lage score op de zelfredzaamheidsmatrix op de levensgebieden waarvoor ondersteuning wordt gevraagd;
- Er is nauwelijks perspectief op inzet vanuit eigen kracht en/of het netwerk van betrokkene.
- Er is sprake van zware en/of chronische problematiek op meerdere levensgebieden waarvoor intensieve begeleiding nodig is en/of;
- Het gaat om (complexe) problematiek die specifieke expertise vraagt (bijvoorbeeld bij psychiatrische stoornissen, niet aangeboren hersenletsel, verslaving, gedragsproblemen, dementie, zintuiglijke beperkingen) en/of;
- De situatie van betrokken is zeer instabiel;

- Er is sprake van inzet van dwang en drang, de veiligheid is in het geding is en/of er is sprake is van een crisissituatie.

De voorziening individuele ondersteuning kan in het algemeen nooit meer bedragen dan de ondersteuning die via beschermd wonen wordt geboden. Als de omvang in uren en kosten uitkomt boven hetgeen via beschermd wonen verstrekt wordt, dient onderzocht te worden of betrokkene aanspraak kan maken op beschermd wonen.

Er zijn ook situaties waarin de ondersteuningsvraag van betrokkene zich meer richt op ondersteuning bij praktische taken. Dit geldt voor situaties waar structureel begeleiding in het voeren van het huishouden nodig is en waar weinig aan eigen kracht gewerkt kan worden. En waarbij het ontbreken van ondersteuning leidt tot maatschappelijke overlast en/of kosten. Tot de problemen waarmee deze groep kampt, behoren ernstige vervuiling, gezinsproblematiek, alcoholverslaving, schulden, woonoverlast, contacten met politie, een huis vol dieren, enzovoort.

In deze situaties wordt het volgende afwegingskader gehanteerd:

- Er is geen perspectief op zelfstandigheid;
- Er zijn geen mogelijkheden om het eigen netwerk te benutten of de eigen kracht nog te vergroten;
- Er is (nagenoeg) geen ontwikkelperspectief op zelfstandigheid;
- Cliënten zijn zorgmijndend en veroorzaken maatschappelijke overlast;
- Het bieden van ondersteuning vraagt specifieke vaardigheden die het mogelijk maken om ondanks de zorgmijding vertrouwen te winnen en 'achter de voordeur' te komen;
- De begeleiding en gespreksvoering dient een praktisch en uitvoerend karakter te hebben. Er bestaat een noodzaak om de huishoudelijke taken samen uit te voeren, waarbij de begeleider vooral coach on the job is. Er worden geen huishoudelijke taken overgenomen, daarmee onderscheidt deze voorziening zich van de voorziening 'schoon huis'.

In aansluiting op bovenstaand afwegingskader worden twee vormen van individuele begeleiding onderscheiden:

*1. Ambulante individuele ondersteuning*

*2. Thuisbegeleiding*

Het resultaat van de ambulante individuele ondersteuning is het bereiken en behouden van een zo groot mogelijke zelfredzaamheid en/of participatie, waarbij de cliënt één-op-één wordt ondersteund door een begeleider.

Het resultaat kan ook zijn dat het buurtteam de ondersteuning (weer) overneemt, als het niveau van zelfredzaamheid dit mogelijk maakt.

Het resultaat van thuisbegeleiding is individuele, praktische begeleiding in de thuissituatie bij het voeren van de huishouding. Hierdoor ontstaat bij betrokkenen weer overzicht over de huishoudelijke taken. De begeleiding neemt geen taken over. Het gaat om het samen uitvoeren van taken die van belang zijn om een huishouden te voeren en waarbij de begeleider vooral coach on the job is.

### **Leidraad arbeidsmatige activering en dagbegeleiding**

Arbeidsmatige activering kan noodzakelijk zijn indien betrokkene vanwege structurele beperkingen aangewezen is op ondersteuning bij het invullen van de dag.

Dagbegeleiding kan noodzakelijk als het bieden van een dagstructuur buiten de thuissituatie geboden moet worden.

### *Afwegingskader arbeidsmatige activering*

Ondersteuning bij een arbeidsmatige invulling wordt geboden indien betrokkene vanwege beperkingen niet in staat is om te functioneren in vormen van reguliere arbeid of vrijwilligerswerk. Hierbij wordt altijd eerst gekeken wat het individuele perspectief is op (begeleid) werk of vrijwilligerswerk. Onder reguliere arbeid wordt ook verstaan alle vormen van ondersteuning die via de Participatiewet worden geboden

Daarbij wordt in elk geval afgewogen in hoeverre betrokkene een begeleide en gestructureerde omgeving nodig heeft om werkzaamheden uit te voeren. Elementen die bij deze weging worden betrokken zijn:

- Er is een lage score op maatschappelijke participatie en dagbesteding via de zelfredzaamheidsmatrix;
- Betrokkene is onvoldoende in staat om eigen dagstructuur te organiseren;
- Betrokkene heeft een gering lerend vermogen;
- Betrokkene is niet in staat zelfstandig te functioneren in reguliere arbeid, arrangementen onder de Participatiewet of vrijwilligerswerk;
- Betrokken is niet of nauwelijks in staat om afspraken na te kunnen komen, al dan niet met hulp van het sociale netwerk.

Deze vorm van ondersteuning wordt geboden aan personen met fysieke en/of cognitieve, psychische, verstandelijke beperkingen, verslaving, gedragsproblematiek of een combinatie hiervan. Deze beperkingen moeten tot gevolg hebben dat andere vormen van activering structureel onmogelijk zijn omdat er sprake is van beperkt lerend vermogen.

Deze voorziening heeft de vorm van het oefenen en uitvoeren van handelingen, vaardigheden en het structuren van de dag. Arbeidsmatige activering is een groepsgerichte activiteit, waarin deelnemers met elkaar een productie of dienst leveren.

Het resultaat dat behaald moet worden met arbeidsmatige activering is het realiseren van het maximale niveau waarop de persoon arbeidsmatige prestaties kan leveren. Het gaat hierbij om vormen van onbetaald werk. Afhankelijk van de individuele vermogens kan het gaan om activiteiten die liggen tussen (begeleid) werk en vrijwilligerswerk.

De toegang tot arbeidsmatige activering wordt verzorgd door een medewerker van het buurtteam. Buurtteammedewerker maakt met klant en aanbieder afspraken over evaluatiemomenten. Tijdens deze evaluaties wordt bepaald of de doelen bereikt worden, of de overstap naar een algemene voorziening mogelijk is en/of er een andere vorm van maatwerk nodig is (bijvoorbeeld een andere module arbeidsmatige activering).

De voorziening arbeidsmatige activering wordt toegekend in de vorm van modules.

De volgende modules zijn beschikbaar:

#### Module 1 *Onderzoeken en ontwikkelen stabiele werksetting*

Deze module kan toegekend worden als er sprake is van psychiatrische problematiek en/of verslavingsproblematiek en/of een lichtverstandelijke beperking waarbij de situatie van betrokkene niet stabiel is. En waarbij de verwachting is dat door de begeleidende structuur van de arbeidsmatige activering, in combinatie met de ondersteunende structuur via vrijwilligerswerk de zelfredzaamheid van de deelnemer vergroot kan worden.

De omvang van deze module bedraagt 2 dagdelen arbeidsmatige activering.

Deze module wordt voor maximaal 1 jaar toegekend. Aan het einde van die periode wordt onderzocht welke ondersteuning vervolgens noodzakelijk is. Afhankelijk van het gerealiseerde resultaat met

betrekking tot de zelfredzaamheid van de persoon en de stabiliteit van zijn/haar leefsituatie kan de ondersteuning voortgezet worden in de vorm van vrijwilligerswerk of via een arrangement in het kader van de Participatiewet.

Indien verslechtering optreedt in de mate waarin de deelnemer zelf structuur kan geven aan het dagelijks leven of wanneer tijdens de looptijd van module 1 geen verbetering is opgetreden kan ondersteuning aangeboden worden via module 2 of module 3.

Het resultaat dat behaald kan worden met module 1 is:

- Dagelijks deelnemen aan activiteiten in een arbeidsmatige omgeving waarin de persoon zich veilig voelt en kan ontwikkelen;
- Het vergroten van de vaardigheden om de eigen dagstructuur zelfstandig vorm te geven;
- Er ontstaat zicht op de eigen mogelijkheden voor betaalde of onbetaalde beroepen en de motivatie om deze te verwerven.

Na afloop van deze module kan betrokkene zonder begeleiding werkzaamheden via vrijwilligerswerk (sociale prestatie) uit voeren of betrokkene kan doorstromen naar module 2.

#### Module 2 *Een stabiele werksetting met ondersteuning in het sociaal netwerk*

Deze module kan toegekend worden aan personen met psychiatrische problematiek en/of verslavingsproblematiek en/of een lichtverstandelijke beperking waarbij een redelijke mate van stabiliteit is ontstaan en die niet in staat zijn tot een eigen daginvulling of dagstructuur. Vaak speelt verslaving en gedragsproblematiek een rol in het dagelijkse leven van deze deelnemers. Zonder ondersteuning naast de begeleide, arbeidsmatige werkzaamheden is er risico op sociaal isolement.

In aansluiting op regulier werk, waar deeltijdwerk gebruikelijk is, wordt de omvang van deze module gesteld op maximaal 4 dagdelen. Deze module kan voor maximaal 2 jaar toegekend worden.

Het resultaat dat behaald kan worden met module 2 is:

- Betrokkene kan deelnemen aan een veilige en duurzame ontmoetingsplek binnen de algemene voorziening sociale prestatie;
- Betrokkene heeft met één of meerdere andere personen duurzaam sociaal contact;
- Betrokkene werkt dagelijks in arbeidsmatige omgeving waarin hij/zij zich veilig voelt en zich zelf kan ontwikkelen;
- Betrokkene ontwikkelt vakgerichte competenties;
- Betrokkene ontwikkelt relevante werknemersvaardigheden;
- Betrokkene kan productie leveren binnen eigen mogelijkheden.

#### Module 3a en 3b *Een stabiele werksetting*

Deze module is gericht op stabiele en/of personen zonder ontwikkelingsperspectief. In het algemeen is de woon- en zorgsituatie van de deelnemers in deze module stabiel. Door een langdurige werkervaring kunnen er competenties en vaardigheden ontstaan, waardoor deelnemers binnen een begeleidende werkstructuur een mate van zelfstandig werken ontwikkelen.

Deelname aan vrijwilligerswerk is ook voor deze groep gewenst, maar geen onderdeel van de module.

De omvang van deze module bestaat uit minimaal 3 en maximaal 10 dagdelen. De toewijzing is voor maximaal 3 jaar.

Het resultaat dat behaald kan worden met module 3

- Betrokkene is in staat te functioneren in een dagelijkse werkstructuur waarin hij/zij zich veilig voelt en zich zelf kan ontwikkelen;
- Betrokkene ontwikkelt passende vakgerichte competenties;
- Betrokkene levert arbeidsmatige prestaties passend binnen eigen mogelijkheden.

### **Dagbegeleiding**

De voorziening dagbegeleiding richt zich eveneens op ondersteuning bij het realiseren van een zinvolle bezigheid, maar dan niet in een werksetting. Centraal bij deze voorziening staat het handhaven van vaardigheden en het ontlasten van mantelzorgers. Het betreft een structurele tijdsbesteding met een goed omschreven doel waarbij de cliënt actief wordt betrokken. Dagactiviteiten vinden plaats in groepsverband en zijn gericht op het bevorderen, behouden of compenseren van de zelfredzaamheid. Het gaat hier vooral om ouderen en mensen met niet aangeboren hersenletsel die ernstig beperkt zijn in hun zelfredzaamheid en (nagenoeg) niet meer in staat zijn om hun eigen dagstructuur vorm te geven.

#### *Afwegingskader*

Om te bepalen of er noodzaak bestaat voor ondersteuning in de vorm van dagbegeleiding wordt in elk geval afgewogen wat de aanleiding is dat betrokkene niet in staat is om zijn of haar eigen dagstructuur vorm te geven. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre betrokkene een begeleidde en gestructureerde omgeving nodig heeft als gevolg van ernstige beperkingen in de zelfredzaamheid (cognitief en/of fysiek).

Afgewogen wordt of de algemene voorziening dagondersteuning tot voldoende resultaat kan leiden. Ook wordt onderzocht of er recht bestaat of kan bestaan op permanent toezicht/24-uurszorg in de nabijheid op grond van de Wlz.

Als dat niet tot een oplossing leidt kan aanspraak bestaan op de voorziening dagbegeleiding.

Elementen die bij de weging worden betrokken zijn:

- Betrokkene scoort laag op het leefgebied *dagbesteding* via de zelfredzaamheidsmatrix;
- Betrokkene heeft geen mogelijkheden om, samen met anderen, een productie of dienst te leveren;
- Betrokkene is onvoldoende in staat om de eigen dagstructuur vorm te geven;
- Betrokkene heeft geen of een te beperkt eigen netwerk;
- Er dreigt overbelasting van de mantelzorger of de mantelzorger is niet in staat om gedurende de volledige week de beperkingen in de zelfredzaamheid op te vangen;
- Betrokkene bevindt zich in sociaal isolement of dreigt hierin te raken;
- Betrokkene is niet meer in staat te functioneren binnen de dagondersteuning.

Indien betrokkene ook sociaal medische hulpverlening krijgt, vindt overleg met deze hulpverlener(s) plaats. De informatie van bijvoorbeeld huisarts, wijkverpleegkundige, thuiszorg, geriater en/of dementieconsulent, wordt betrokken bij de afweging.

Het resultaat dat met de voorziening dagbegeleiding behaald kan worden is het structureel deelnemen aan groepsactiviteiten op vaste tijden. Deze activiteiten vinden plaats onder professionele regie. De activiteiten zelf sluiten aan bij de belangstelling van betrokkenen en gaan uit van zijn of haar actieve betrokkenheid. Deze activiteiten dragen op individueel niveau bij aan het:

- bevorderen, behouden of compenseren van de zelfredzaamheid;
- voorkomen van sociaal isolement;
- het gevoel van eigenwaarde, gezondheid, welbevinden en kwaliteit van leven.

De voorziening dagbegeleiding wordt toegekend in de vorm van vier dagdelen per week.

Op basis van de zorgbehoefte en/of de mate van overbelasting van de mantelzorger kan de aanbieder van dagbesteding (tijdelijk) meer dagdelen per week aanbieden.

#### *Vervoer naar groepsgerichte vormen van ondersteuning*

Wanneer betrokkene in staat is met het openbaar vervoer te reizen (eventueel na oefenen onder begeleiding) of met de fiets of een ander vervoermiddel zelfstandig (of onder begeleiding van mantelzorg of vrijwilliger) de arbeidsmatige activering of dagbegeleiding kan bereiken dan is dat voorliggend. Wanneer dit niet mogelijk is kan vervoer een onderdeel zijn van de maatwerkvoorziening. Hierbij geldt dat wordt gekozen voor de dichtstbijzijnde geschikte locatie en de goedkoopst adequate vorm van vervoer.

De cliënt kan ook gebruik maken van de regiotaxi indien betrokkene aan de criteria hiervoor voldoet mits de aanbieder van arbeidsmatige activering of dagbegeleiding hiermee akkoord is. In dergelijke gevallen is er geen noodzaak om vervoer toe te kennen als onderdeel van de voorziening arbeidsmatige activering of dagbegeleiding.

#### **Leidraad kortdurend verblijf**

Ondersteuning via de voorziening kortdurend verblijf in een instelling is een vorm van respijtzorg en richt zich op ontlasting van de taak van mantelzorgers. Kortdurend verblijf kan ingezet worden bij (dreigende) overbelasting van de mantelzorger als andere (lichtere) vormen van respijtzorg onvoldoende ondersteuning bieden. Een lichtere vorm van respijtzorg is bijvoorbeeld de inzet van vrijwilligers die de mantelzorger tijdelijk (alle) zorgtaken uit handen nemen of de voorziening dagbegeleiding.

Onder kortdurend verblijf wordt verstaan: verblijf van de persoon voor wie de mantelzorger verantwoordelijkheid draagt, in een instelling voor een korte periode. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van een weekendverblijf, maar ook door meerdere kortere periodes samen te voegen zodat de mantelzorger op vakantie kan gaan.

#### *Afwegingskader*

Kortdurend verblijf kan noodzakelijk zijn als mantelzorger de volledige ondersteuning biedt aan een persoon die permanent toezicht nodig heeft. De belangrijkste afweging is of er sprake is van dreigende of al aanwezige overbelasting van de mantelzorger. Het gaat in de praktijk bijna altijd om intensieve mantelzorg, waarbij de zorgvrager veel verzorging, begeleiding en/of toezicht nodig heeft, gedurende de hele dag. Bij deze afweging worden de volgende elementen betrokken:

- De persoon voor wie de mantelzorger de verantwoordelijkheid draagt komt niet in aanmerking voor een Wlz-indicatie;
- De mantelzorger kan geen beroep kan doen op een vorm van respijtzorg op grond van zijn/haar aanvullende zorgverzekering;
- Ontlasting van de persoon die gebruikelijke hulp of mantelzorg aan de zorgvrager levert is noodzakelijk. Elke andere reden dan ontlasting van de mantelzorger is niet relevant; bijvoorbeeld de noodzaak voor medische behandeling of herstel van de cliënt. In dat geval is het een zaak van huisarts en zorgverzekeraar, via de regeling kortdurend eerstelijns-verblijf;
- Zijn andere vormen van ontlasting van de mantelzorger mogelijk? Kortdurend verblijf in een instelling is pas aan de orde als andere vormen van overname van de zorgtaken van de mantelzorger niet toereikend zijn. Duidelijk moet zijn dat dit niet te realiseren valt of onvoldoende is om overbelasting te voorkomen;
- De persoon voor wie de mantelzorger de verantwoordelijkheid draagt is aangewezen op zorg die gepaard gaat met toezicht op regelmatige en onregelmatige momenten.

#### *Omvang*

Omdat kortdurend verblijf gericht is op het ontlasten van de mantelzorger wordt deze toegekend voor maximaal 36 etmalen per jaar. De vorm is een maandelijks verblijf van drie etmalen in een instelling. De cliënt en mantelzorger mogen dit, bijvoorbeeld in verband met vakantie van de mantelzorger, ook op een andere manier indelen, bijvoorbeeld 2 weken aaneengesloten.

Tegelijkertijd gaat hier om het bieden van maatwerk. Daarbij is de leidende vraag is: wat is nodig zodat de mantelzorger de ondersteuning vol kan houden? Dat betekent dat in uitzonderlijke gevallen ook afgeweken kan worden van de toekenning van maximaal 36 etmalen.

De periode waarvoor de toekenning geldt is variabel en mede afhankelijk van de ontwikkeling van de ondersteuningsvraag van de cliënt en zijn/haar mantelzorger.

Betrokkene is zelf verantwoordelijk voor vervoer van en naar de instelling voor kortdurend verblijf.

Daarbij dient in de eerste plaats gebruik te worden gemaakt van eigen vervoer of van hulp uit het eigen netwerk. Wanneer betrokkene beperkingen heeft op het gebied van vervoer zal hij/zij doorgaans in het bezit zijn van een pasje voor de regiotaxi of een taxikostenvergoeding krijgen, waarmee hij/zij zich naar de instelling kan vervoeren. Pas als deze vormen van vervoer niet tot voldoende oplossing leiden kan ook (aanvullend) vervoer worden toegekend.

### **Leidraad maatschappelijke opvang en beschermd wonen**

Ondersteuning in de vorm van beschermd wonen of maatschappelijke opvang kan noodzakelijk zijn als betrokkene als gevolg van structurele belemmeringen niet in staat is zelfstandig te wonen. En waarbij vastgesteld is dat niet in de ondersteuningsbehoefte kan worden voorzien door de inzet van lichtere vormen van ondersteuning via de Wmo of door een beroep te doen op voorziening via de Zorgverzekeringswet of de Wet langdurige zorg.

#### *Afwegingskader maatschappelijke opvang*

De maatschappelijke opvang is bedoeld voor mensen die:

- rechtmatig in Nederland verblijven en zo nodig aanspraak kunnen maken op voorzieningen, verstrekkingen en uitkeringen;
- binding hebben met de regio Utrecht en;

- behoren tot de doelgroep van de maatschappelijke opvang. Dat wil zeggen iemand die de thuissituatie noodgedwongen heeft verlaten en zich niet op eigen kracht kan handhaven in de samenleving.

Hardheidsclausule: bij acute noodsituaties kan de gemeente besluiten af te wijken van bovengenoemde criteria.

Voor het bepalen van de regiobinding handelt de gemeente Utrecht volgens vaste richtlijnen gebaseerd op de handreiking Landelijke toegang maatschappelijke opvang van de VNG (dec 2014).

De voorzieningen opvang en beschermd wonen kennen verschillende vormen en lopen van lichtere vormen van ondersteuning naar zware ondersteuningsvormen. Er wordt naar gestreefd om met de lichtste vorm van ondersteuning het noodzakelijke resultaat te behalen.

#### **Onderdak met lichte begeleiding**

Indien onderdak met lichte begeleiding toegekend wordt kan betrokkene gedurende maximaal een jaar wonen in een (groeps)woning van een instelling.

Deze vorm van opvang is bedoeld voor personen van 18 jaar en ouder, die dak- of thuisloos waren, of hun huis hebben moeten verlaten als gevolg van geweld in huiselijke kring. Betrokkene ervaart belemmeringen op meerdere leefgebieden, maar is wel in staat zelf regie te voeren over de diverse leefgebieden.

Het resultaat dat behaald kan worden via de voorziening onderdak met lichte begeleiding is verhuizing naar een eigen woning binnen een jaar. Indien nodig kan beroep gedaan worden op de begeleiding van een buurtteam.

Bij de afweging of betrokkene aangewezen is op onderdak met lichte begeleiding worden in elk geval de volgende elementen betrokken:

- Betrokkene is 18 jaar of ouder;
- Betrokkene is dak- of thuisloos, of heeft het huis moeten verlaten als gevolg van geweld in huiselijke kring;
- Betrokkene heeft problemen op meerdere leefgebieden maar is wel in staat zelf regie te voeren over de diverse leefgebieden.

#### **Ambulante gespecialiseerde begeleiding**

Ambulante gespecialiseerde begeleiding voorziet in ondersteuning op geplande momenten.

Bijvoorbeeld budgetbegeleiding, hulp bij de administratie, dagstructurering, het op orde brengen van de woning etc. Zo nodig kunnen cliënten verblijven in een instellingswoning.

Ambulante gespecialiseerde begeleiding is bedoeld voor personen met meervoudige complexe problematiek die eerder een zwaardere vorm van begeleiding kregen. Betrokkene dient in staat te zijn met begeleiding van derden en praktische ondersteuning zelf regie te voeren over zijn/haar leven.

Overname van regie over één of enkele leefgebieden kan soms tijdelijk nodig zijn. Echter 24-uurs toezicht is niet noodzakelijk.

Bij de afweging of betrokkene aangewezen is op de ambulante gespecialiseerde begeleiding worden in elk geval de volgende elementen betrokken:

- Betrokkene heeft te maken met complexe problematiek op meerdere leefgebieden;
- Betrokkene heeft eerder een zwaardere vorm van begeleiding gekregen;
- Betrokkene is in staat met begeleiding en praktische ondersteuning zelf regie te voeren over zijn leven;
- Overname van regie over één of enkele leefgebieden kan soms tijdelijk nodig zijn;
- 24-uurs toezicht is niet noodzakelijk.

Het resultaat dat behaald kan worden met de voorziening ambulante gespecialiseerde begeleiding is dat betrokkene weer zelfstandig gaat wonen. Indien nodig kan beroep gedaan worden op de begeleiding van een buurtteam.

#### **Intensieve ambulante gespecialiseerde begeleiding**

Intensieve ambulante gespecialiseerde begeleiding komt inhoudelijk overeen met ambulante gespecialiseerde begeleiding met als verschil dat de begeleiding intensiever is en ook op ongeplande momenten plaatsvindt. Deze voorziening richt zich daarom op personen met een zwaardere problematiek.

De begeleiding is soms meermalen per dag noodzakelijk. De begeleiding is gericht op budgetbegeleiding, hulp bij de administratie, dagstructuur, het op orde brengen en houden van de woning maar ook zijn crisisbeheersing en gedragsregulering onderdeel hiervan. Intensieve afstemming met behandelaars (en soms ook bemoeizorg) is nodig. 24-uurs beschikbaarheid (op afroep) is nodig.

Deze voorziening richt zich op personen met soms forse (gedrags)problematiek en/of beperkt leervermogen waardoor gevaar voor maatschappelijke teloorgang of overlast dreigt. De ernst hiervan kan even groot of zelfs groter zijn dan bij personen die in een 24-uursvoorziening verblijven. In die gevallen dient er vastgesteld te zijn dat betrokkene ongeschikt is om in een groep te functioneren waardoor intensieve begeleiding in een zelfstandige woonsetting noodzakelijk is.

De voorziening richt zich op personen die soms voor langere tijd aangewezen zijn op intensieve begeleiding. Maar ook op personen die tijdelijke aangewezen zijn op intensieve begeleiding. Daarvan kan sprake zijn als betrokkene uit een 24-uurs setting komt en de intensieve ambulante gespecialiseerde begeleiding noodzakelijk is om de overgang naar zelfstandig wonen te bevorderen.

Het resultaat dat behaald kan worden met intensieve ambulante gespecialiseerde begeleiding is dat betrokkene na enige tijd regie over zijn/haar leven kan voeren met ondersteuning via de lichtere voorziening ambulante gespecialiseerde begeleiding.

Bij de afweging of betrokkene aangewezen is op de intensieve ambulante gespecialiseerde begeleiding worden in elk geval de volgende elementen betrokken:

- Betrokkene heeft te maken met complexe problematiek op meerdere leefgebieden;
- Betrokkene is niet in staat om over alle relevante leefgebieden zelf de regie te voeren;
- Betrokkene is aangewezen op 24-uurs beschikbaarheid van begeleiders.

#### **Gespecialiseerde begeleiding in een 24-uursvoorziening**

Gespecialiseerde begeleiding in een 24-uursvoorziening houdt in dat de cliënt verblijft in een accommodatie waar 24 uur per dag toezicht is. De persoon die in deze voorziening verblijft, krijgt op basis van een ondersteuningsplan passende begeleiding. Hierin zijn –zo nodig– dagbesteding en schuldhulpverlening inbegrepen. Begeleiding vindt plaats op geplande en ongeplande momenten.

De voorziening gespecialiseerde begeleiding in een 24-uursvoorziening richt zich op personen die nog niet in staat zijn met begeleiding zelfstandig te wonen wegens gevaar voor te grote achteruitgang als gevolg van psychiatrie of verslaving. Daarnaast kunnen somatische klachten een rol spelen. In alle gevallen gaat het om personen die behoefte hebben aan een gestructureerde woonomgeving met 24-uurs toezicht, aan begeleiding in zijn/haar nabijheid en aan ondersteuning in praktische zaken. Overname van regie over leefgebieden kan nodig zijn. Maar de psychiatrische of verslavingsproblematiek is niet zo groot, dat dit langdurig nodig zal zijn. De persoon heeft voldoende leervermogen om te mogen verwachten dat doorstroom naar ambulante begeleiding na verloop van tijd mogelijk is.

Het resultaat dat met deze voorziening behaald kan worden is dat betrokkene na afloop van de individueel te bepalen termijn, in staat is zelfstandig te wonen met (intensieve) ambulante gespecialiseerde begeleiding. Voor een enkeling kan een langdurig verblijf in deze vorm noodzakelijk blijven.

Bij de afweging of betrokkene aangewezen is op de gespecialiseerde begeleiding in een 24-uurs voorziening worden in elk geval de volgende elementen betrokken:

- Betrokkene is (nog) niet in staat met begeleiding zelfstandig te wonen wegens gevaar voor te grote achteruitgang als gevolg van psychiatrie of verslaving. Daarnaast kunnen somatische klachten een rol spelen;
- Betrokkene heeft behoefte aan een gestructureerde woonomgeving met 24-uurs toezicht, aan begeleiding in zijn/haar nabijheid en aan ondersteuning in praktische zaken;
- Overname van regie over leefgebieden kan nodig zijn. Maar de psychiatrische of verslavingsproblematiek is niet zo groot, dat dit langdurig nodig zal zijn;
- Betrokkene heeft voldoende leervermogen om te mogen verwachten dat doorstroom naar ambulante begeleiding na verloop van tijd mogelijk is.

#### **Intensieve gespecialiseerde begeleiding in een 24-uurs voorziening**

Intensieve gespecialiseerde begeleiding in een 24-uurs voorziening biedt verblijf in een accommodatie met 24-uurs beschikbaarheid van toezicht ter voorkoming van verwaarlozing, maatschappelijke overlast of gevaar voor de persoon zelf of anderen. De begeleiding varieert sterk per persoon en kan onder andere intensieve gedragsregulering omvatten. Intensieve afstemming met de behandelaar is veelal noodzakelijk.

Intensieve gespecialiseerde begeleiding in een 24-uurs voorziening richt zich op personen met (ernstige) psychiatrische problemen die niet in staat zijn zich op eigen kracht te handhaven in de samenleving en die zijn aangewezen zijn op intensieve begeleiding en –zo nodig– bemoeizorg. Hun woonomgeving moet structuur, veiligheid en bescherming bieden.

Het resultaat dat behaald kan worden met deze voorziening is dat de kwaliteit van leven voor betrokkene zo goed mogelijk is en overlast en gevaar voor anderen wordt voorkomen. Het leervermogen van de persoon aan wie deze voorziening toegekend wordt kan zo beperkt zijn, dat langdurig verblijf in deze woonvorm onvermijdelijk is.

Bij de afweging of betrokkenen aangewezen is op intensieve gespecialiseerde begeleiding in een 24-uurs voorziening, worden de volgende elementen betrokken:

- Psychiatrische en/of verslavingsproblematiek staan op de voorgrond waardoor een gestructureerde woonomgeving met aanwezigheid van begeleiding een belangrijke voorwaarde is voor effectieve behandeling;
- Betrokkene heeft op vrijwel alle leefgebieden ondersteuning nodig;
- Betrokkene is aangewezen op begeleiding op zowel geplande als ongeplande momenten;
- Maatregelen zijn nodig om de kans op gevaar en geweld (onder meer vanwege gebrekkige oordeelsvorming en onvermogen om op tijd hulp in te roepen) te beperken;
- Betrokkene is aangewezen op een omgeving die afwijkend gedrag kan hanteren en reguleren.

## 9. Slotbepalingen

### Overgangsbepaling

Deze beleidsregels treden in werking op 10 oktober 2016. De Beleidsregels Wmo 2016, die het college heeft vastgesteld op 19 januari 2016, worden op 10 oktober ingetrokken.

Bij deze beleidsregels horen het Financieel besluit Wmo en de beleidsregels Eigen bijdrage opvang die het college heeft vastgesteld op 19 januari 2016.

### Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: **Beleidsregels Wmo 2016, versie oktober**, Gemeente Utrecht

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Utrecht in haar vergadering van 29 augustus 2016.

De secretaris,  
J.G. Manshanden

De burgemeester,  
Mr. J.H.C. van Zanen

Bekendmaking is geschied op 6 september 2016

## voorstel aan de raad

Opgesteld door	Werk en Inkomen Diepenbroek, J.J.M. (Jacomijn)
Kenmerk	16.506160
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 107
Geheim	Nee

---

### Vervolg vernieuwing armoedeaanpak: armoederegelingen vanaf 2017

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 In te stemmen met de notitie 'Utrecht Inclusief deel 2, inzet van de armoederegelingen', waarin wordt gekozen voor 1. het jaarlijks bepalen van de vervolgstappen binnen de armoedeaanpak (nieuwe manier van beleid maken); 2. het zetten van verdere stappen richting meer maatwerkondersteuning; 3. het voorlopig voortzetten van de Individuele Inkomenstoeslag (ITT); 4. het beëindigen van de energieregeling voor ouderen; 5. het voortzetten van preventieve ondersteuning bij levensgebeurtenissen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen

Mr. J.H.C. van Zanen

### Conclusie commissie

Toezegging wethouder:

-De wethouder komt voor raadsbehandeling terug op vraag naar de kosten van '1 op 1 relaties' vanuit Werk en Inkomen.

-De wethouder komt in overleg met zijn college zo mogelijk voor raadsbehandeling terug op de vraag of het Nibud bij haar berekeningen m.b.t. kwijtscheldingen geen rekening houdt met de kosten van kinderopvang.

-De wethouder komt terug op het idee van het als life-event beschouwen van het ontvangen van 3 jaar Individuele Inkomenstoeslag.

-De wethouder gaat inzichtelijk maken welke aannames zijn gedaan bij de toekenning van de bedragen voor de Individuele Inkomenstoeslag (basispakket en restpakket).

### Terug in de raad:

-Vanuit de raad is aangeven dat men de a.s. dinsdag nog te ontvangen raadsbrief over de toepassing van het kinderbudget nog wenst mee te betrekken in het komende raadsdebat.

-De PvdA wenst o.a. terug te komen op de Ind. Inkomenstoeslag, het woonlastenfonds, de ouderenregeling, de motie 'Koelkast/wasmachine'.

-o.a. GL en de CU wensen terug te komen op o.a. het voortbestaan van de Voedselbank en Stichting leergeld en de bezwarenregeling.

-De VVD wenst o.a. terug te komen op de effectiviteit van het beleid.

Status: B



### **Bijlages**

Voorstel: Voorstel\_6575

Bijlage: Utrecht inclusief deel 2 hoofdverhaal

Bijlage: Verdieping Utrecht Inclusief deel 2

Bijlage: Minima effectrapportage gemeente Utrecht 2016

Bijlage: Eindrapport evaluatie proef levensgebeurtenissen

Bijlage: rvs getekend raadsvoorstel nr 107

### **Eerdere besluitvorming**

Raadsvoorstel 3927, behandeld op 10 december 2015.

### **Uitvoering**

Dit voorstel is tot stand gekomen in samenwerking met partijen in de stad. Zij zijn vanaf de start van de vernieuwing betrokken en hebben ook een belangrijke rol bij de doorontwikkeling en de lobby.

Na vaststelling van het rapport in het college wordt de 'Utrecht Inclusief deel 2' gepresenteerd door middel van bijgevoegd nieuwsbericht, met achterliggend een kernboodschap en Q&A voor woordvoering. Dit moment benutten we direct door de lobbyboodschap richting het Rijk over te brengen. We proberen een landelijke krant te interesseren om rond dit moment een artikel te publiceren over de armoedeaanpak en de lobbyboodschap. Communicatie en lobby lopen daarmee gelijk op.

Vervolgens grijpen we in de maanden erna verschillende momenten aan om de boodschap uit te dragen. Hierbij haken we zoveel mogelijk aan bij al bestaande bijeenkomsten, zoals de wereldarmoedeweek in oktober. Voor de lobbyboodschap proberen we samen op te trekken met partijen in de stad, de G4 en andere belanghebbenden.

Partijen in de stad informeren we actief via de armoedecoalitie en via de website [www.utrecht.nl/armoede030](http://www.utrecht.nl/armoede030).

Na de behandeling in de gemeenteraad informeren we bewoners in de stad over de veranderingen, zodat zij weten waar ze aan toe zijn. Dit doen we o.a. via de website en WenI nieuws. Ook vragen we de samenwerkingspartners om in hun communicatiemiddelen/-kanalen aandacht te besteden aan de armoedeaanpak. Indien nodig worden mensen schriftelijk geïnformeerd.

## Context

In december 2015 is de armoedenota 'Utrecht Inclusief – Vernieuwing van de Utrechtse armoedeaanpak 2016-2019' vastgesteld. Het doel van deze vernieuwing is het vereenvoudigen van het aantal regelingen. De armoedeaanpak is gericht op maatwerk en tijdelijke ondersteuning. Hiermee is een stevige omslag geïntroduceerd door:

- focus op vroegtijdig voorkomen van armoede en schulden
- beter aansluiten bij de leefwereld van mensen
- eenvoudig vormgeven van de regelingen
- meer samenwerking met partijen en ervaringsdeskundigen in de stad

Om beter zicht te krijgen op de effecten van de nieuwe armoedeaanpak is op verzoek van de Gemeenteraad een Minima effect rapportage (MER) gemaakt en heeft de pilot voor de aanpak op levensgebeurtenissen plaatsgevonden. Nieuwe inzichten leiden tot een scherper geformuleerd doel van de armoedeaanpak en een gewijzigd voorstel voor de inzet van de armoederegelingen in 2017. De nu voorliggende notitie "Utrecht Inclusief deel 2, Inzet van de armoederegelingen" beschrijft de inzet en ontwikkeling van de armoederegelingen voor de komende jaren.

De MER toont aan dat het U-Pas Kindpakket en de uitbreiding van de collectieve ziektekostenverzekering voor minima (CZM) een positief effect hebben op de bestedingsruimte van mensen met een laag inkomen. Met de aanpak levensgebeurtenissen hebben we een nieuwe doelgroep bereikt en spelen we preventief in op een informatiebehoefte.

Het doel van de armoedeaanpak is dat iedere Utrechter mee kan doen, ondanks een laag inkomen. Hiervoor is het nodig dat mensen zichzelf financieel kunnen redden. In de meest wenselijke situatie kunnen de gemeentelijke armoederegelingen worden teruggebracht naar drie regelingen: de U-pas en CZM als basis voor iedereen met een inkomen tot 125% van de bijstandsnorm. En een vorm van maatwerk om mensen gericht en individueel te ondersteunen als dat nodig is (bijvoorbeeld bij een levensgebeurtenis).

Uit de MER blijkt echter dat een aantal groepen mensen niet rond kunnen komen. Een belangrijke oorzaak is dat de inkomensbasis voor hen niet op orde is. Daarnaast is de hoogte van de huur niet altijd passend bij het inkomen, het zogenaamde scheefwonen. De optimale inzet van de armoederegelingen met drie regelingen is daarom nu nog een brug te ver. We zien dit als de stip op de horizon waar we geleidelijk naar toe bewegen. We zetten hiervoor de volgende stappen in 2017:

- Voortzetten van de intensieve gespreksvoering met woningcorporaties over huurverlaging, aansluitend bij de Woonvisie van de gemeente.
- Stevige lobby richting het rijk over inkomensbasis die niet op orde is. Uit de MER blijkt dat de bijstandsnorm voor stellen (gehuwd of samenwonend) en het kindgebonden budget voor met name oudere kinderen te laag zijn. Als gemeente mogen we dit niet compenseren. De verantwoordelijkheid om iedereen voldoende bestaansminimum te garanderen, ligt bij het Rijk. Verdere vereenvoudiging van de armoedeaanpak kan alleen als de financiële basis van mensen op orde is.
- Voortzetten van de ontwikkelingen binnen de U-pas en CZM. Zij dragen positief bij, zo laat de MER zien.
- Voortzetten van de Individuele inkomens toeslag (IIT) voor mensen onder de AOW- gerechtigde leeftijd die drie jaar of langer een inkomen hebben tot 110% van de bijstandsnorm. De bedragen passen we aan op basis van de uitkomsten van de MER.
- Beëindigen energieregeling voor ouderen omdat zij zonder deze regeling blijken te kunnen rondkomen.
- Voortzetten preventieve ondersteuning bij levensgebeurtenissen.
- Het zetten van verdere stappen richting meer maatwerkondersteuning.
- Introduceren van een andere manier van beleid maken, waarbij we jaarlijks op basis van ontwikkelingen, onderzoek en leerervaringen bepalen welke stappen er gezet moeten worden om ons doel te blijven behalen.

## Beslispunt

- 1 In te stemmen met de notitie 'Utrecht Inclusief deel 2, inzet van de armoederegelingen', waarin wordt gekozen voor 1. het jaarlijks bepalen van de vervolgstappen binnen de armoedeaanpak (nieuwe manier van beleid maken); 2. het zetten van verdere stappen richting meer maatwerkondersteuning; 3. het voorlopig voortzetten van de Individuele Inkomenstoeslag (ITT); 4. het beëindigen van de energieregeling voor ouderen; 5. het voortzetten van preventieve ondersteuning bij levensgebeurtenissen.

## Argumenten

- 1.1 De eerste stappen naar eenvoudigere armoederegelingen zijn gezet, maar de volledige stap naar een eenvoudig systeem kan nog niet worden gezet op basis van de uitkomsten van de MER.

Uit de MER blijkt dat bepaalde huishoudtypen niet rond kunnen komen, zij komen maandelijks geld te kort. Daarom houden we voorlopig een vorm van structurele ondersteuning gericht op inkomen overeind. Dit doen we om te voorkomen dat mensen in Utrecht door het ijs zakken.
- 1.2 Verschillende ontwikkelingen, zowel lokaal als landelijk, zijn van invloed op de armoedeaanpak.

De twee belangrijkste oorzaken waarom mensen niet rond kunnen komen, liggen buiten de reikwijdte van de armoedeaanpak. De inkomensbasis is niet op orde en de huur is niet altijd passend bij het inkomen. Ontwikkelingen op deze twee vlakken hebben direct invloed op de inkomenspositie van mensen. Jaarlijks bepalen we op basis van concrete resultaten, leerervaringen en ontwikkelingen wat de volgende stap in de armoedeaanpak moet zijn.
- 1.3 Met het bieden van maatwerk, voorlopig vormgegeven door aanpak levensgebeurtenissen en bijzondere bijstand, is een vangnet gewaarborgd.

Wanneer mensen worden geconfronteerd met noodzakelijke kosten, waarin het inkomen niet voorziet en die de aanwezige draagkracht te boven gaan, kan men aanspraak maken op (financiële) ondersteuning van de gemeente. Daarmee wordt voorkomen dat iemand door een bepaalde gebeurtenis door het ijs zakt.

Door de uitbreiding van contactmomenten bij levensgebeurtenissen ondersteunen we mensen preventief bij het op orde brengen van de financiën.
- 1.4 De IIT biedt mensen onder de AOW-leeftijd die drie jaar of langer een laag inkomen hebben, de mogelijkheid om onvoorziene kosten op te vangen.

De hoogte van de IIT bedragen is bepaald op basis van de uitkomsten uit de MER. We houden daarbij rekening met een mogelijke armoedeval wanneer mensen meer gaan verdienen.
- 1.5 Uit de MER blijkt dat ouderen maandelijks rond kunnen komen, ook wanneer zij geen gebruik maken van de energieregeling.

We kiezen ervoor om de beschikbare middelen gericht in te zetten op de groepen mensen die dit het meest nodig hebben. Wel zien we bij ouderen een behoefte aan ondersteuning op de leefgebieden meedoen en gezondheid. We gaan het aanbod binnen de U-pas verbreden zodat het beter aansluit bij de behoefte van ouderen. Bij de CZM is er ook aandacht voor ouderen, het meest uitgebreide pakket is voor hen vaak heel geschikt.
- 1.6 Uit de pilot levensgebeurtenissen blijkt dat de preventieve aanpak aansluit op een behoefte van de doelgroep.

Deelnemers gaven aan dat de informatie in de workshop op het juiste moment werd geboden en hen overzicht en ruimte gaf, onder andere door nuttige tips over bezuinigen, financiële regelingen en het maken van overzichten van de maandelijks in- en uitgaven. De workshops waren een laagdrempelige ingang en trokken voor een deel een nieuwe groep aan: mensen die relatief zelfredzaam zijn en proactief, maar zich wel zorgen maken

over hun financiële situatie omdat ze hun inkomsten zien verminderen.

- 1.7 De vernieuwde armoedeaanpak past binnen de budgettaire kaders.  
Het beschikbare budget is het uitgangspunt voor de keuzes van inzet binnen de armoedeaanpak. Weliswaar zijn armoederegelingen een open einde regeling. Op basis van ervaringen van voorgaande jaren, maatschappelijke ontwikkelingen en onderzoek zijn de hoogtes van de bedragen echter in de begroting geraamd. We monitoren bovendien zorgvuldig de ontwikkeling van de kosten. Indien nodig leidt dit tot bijstuuringsvoorstellen.

#### Kanttekeningen

- 1.1 Mensen weten niet goed waar ze aan toe zijn als er jaarlijks veranderingen zijn in de armoedeaanpak.  
Om het doel van de armoedeaanpak continu na te streven, is het noodzakelijk om jaarlijks te bekijken of dit nog lukt. Dan kunnen we gericht de mensen ondersteunen die dit nodig hebben. We zetten in op goede communicatie via verschillende kanalen om mensen uit de stad hierin mee te nemen.
- 1.2 Maatwerkondersteuning heeft risico's in zich, zoals onduidelijkheid bij de doelgroep over waar zij gebruik van kan maken.  
We zijn ons van de risico's bewust. Om willekeur en rechtsongelijkheid te voorkomen maken we de omslag naar meer maatwerkondersteuning zeer geleidelijk. Door continu te evalueren en te leren scherpen we de werkwijze steeds verder aan. Hierbij is goede communicatie en samenwerking met de stad essentieel, zo weten we hoe de maatwerkondersteuning in de praktijk uitpakt.
- 1.3 Met de IIT kunnen alleen mensen die langdurig een laag inkomen hebben worden ondersteund.  
De voorwaarden om IIT te verstrekken zijn wettelijk bepaald. Mensen die langdurig een laag inkomen hebben, hebben vaak geen mogelijkheid om onvoorziene kosten op te vangen. Mensen die kortdurend een laag inkomen hebben, kunnen dit weer opvangen als het inkomen stijgt.
- 1.4 Het voorgestelde bedrag voor de IIT zorgt bij stellen met minimaal een kind boven de 12 jaar voor een armoedeval wanneer zij meer inkomsten krijgen.  
Stellen met kinderen ouder dan 12 jaar hebben een dermate groot tekort dat zij zelfs het basispakket niet kunnen betalen. Zij hebben financiële ondersteuning nodig om niet door het ijs te zakken. Het gaat om een dermate groot tekort, dat we voor aanvulling kiezen ondanks de armoedeval waartoe dit kan leiden als iemand aan het werk gaat. Over twee jaar bepalen we op basis van een volgende MER of de bedragen aangepast kunnen worden. Bij de andere groepen is er geen armoedeval zichtbaar bij de voorgestelde IIT bedragen.
- 1.5 Wijziging van de IIT en beëindiging van de energieregeling leiden tot inkomensdaling.  
Dit betreft mensen die op basis van de MER geen IIT of regeling nodig hebben om rond te kunnen komen, maar dit wel al jaren gewend zijn. Zij hebben tijd nodig om zich aan te passen aan de nieuwe financiële situatie. Voor de wijziging van de IIT wordt een afbouwregeling ingezet. Bovendien zetten we er voor beide doelgroepen vanuit de brede aanpak actief op in om samen met partijen in de stad andere vormen van ondersteuning aan te bieden zoals budgetbegeleiding.

Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Werk en Inkomen Diepenbroek, J.J.M. (Jacomijn)
Kenmerk	16.506160
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 107

---

## **Vervolg vernieuwing armoedeaanpak: armoederegelingen vanaf 2017**

besluit

- 1 In te stemmen met de notitie 'Utrecht Inclusief deel 2, inzet van de armoederegelingen', waarin wordt gekozen voor 1. het jaarlijks bepalen van de vervolgstappen binnen de armoedeaanpak (nieuwe manier van beleid maken); 2. het zetten van verdere stappen richting meer maatwerkondersteuning; 3. het voorlopig voortzetten van de Individuele Inkomenstoelage (ITT); 4. het beëindigen van de energieregeling voor ouderen; 5. het voortzetten van preventieve ondersteuning bij levensgebeurtenissen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier  
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad  
mr. J.H.C. van Zanen

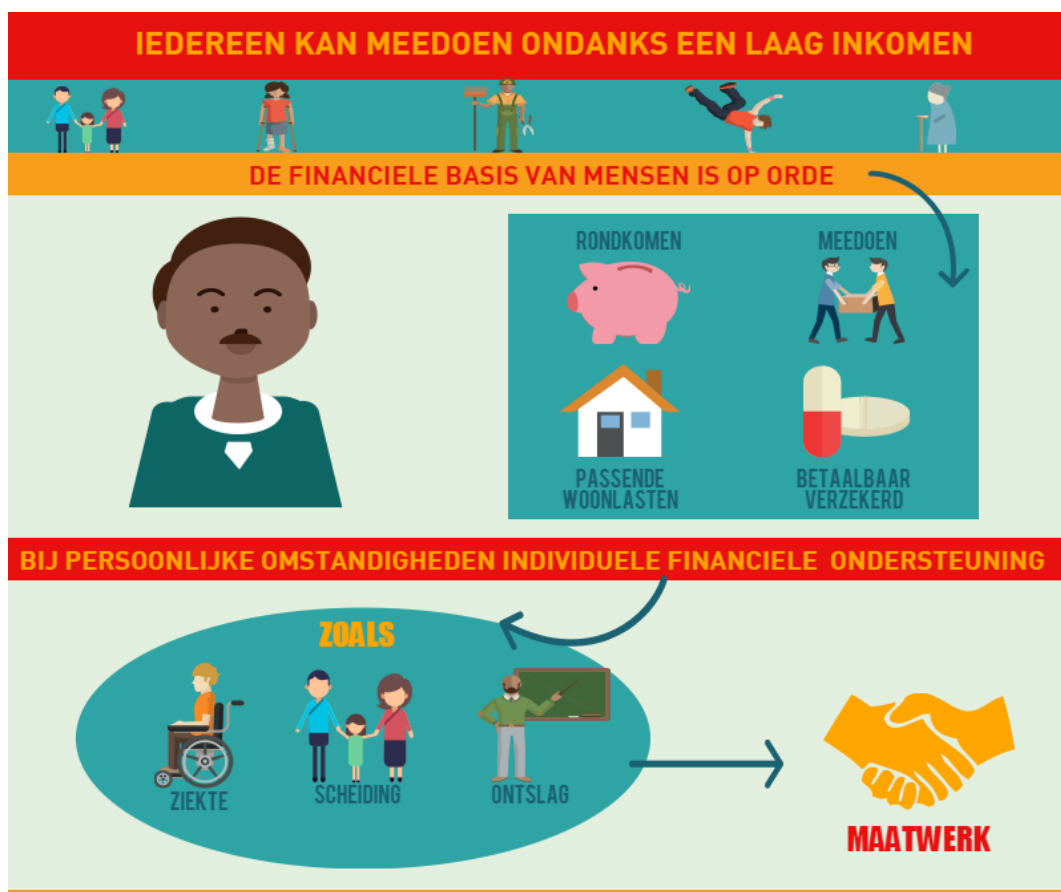
# UTRECHT INCLUSIEF deel 2, inzet van de armoederegelingen

## Vervolg op de vernieuwing van de Utrechtse armoedeaanpak

Op 10 december 2015 is de vernieuwing van de Utrechtse armoedeaanpak<sup>1</sup> vastgesteld in de gemeenteraad. Het doel van deze vernieuwing is het vereenvoudigen van het aantal regelingen. De armoedeaanpak is gericht op maatwerk en tijdelijke ondersteuning. Er is een stevige omslag geïntroduceerd door de focus te leggen op vroegtijdig voorkomen van armoede en schulden, zodat mensen zichzelf financieel kunnen blijven redden. Ook zetten we in op beter aansluiten bij de leefwereld van mensen, eenvoudig vormgeven van de regelingen en meer samenwerking met partijen en ervaringsdeskundigen in de stad.

Dit voorstel is een uitwerking van amendement 'oude schoenen, nieuwe schoenen' (A2015/79), waarin de raad verzoekt om op basis van de pilot levensgebeurtenissen en een minima-effectrapportage van het Nibud in het najaar van 2016 opnieuw in gesprek te gaan over de armoederegelingen. Nieuwe inzichten leiden tot een scherper geformuleerd doel van de armoedeaanpak en een gewijzigd voorstel voor de inzet van armoederegelingen in 2017. Ook introduceren we een andere manier van beleid maken, waarbij we jaarlijks op basis van ontwikkelingen bepalen welke stappen er gezet moeten worden om ons doel te blijven behalen.

### 1. DOEL EN VISIE UTRECHTSE ARMOEDEAANPAK



<sup>1</sup> Utrecht Inclusief, Vernieuwing van de Utrechtse armoedeaanpak 2016–2019. Het rapport is te lezen op [www.utrecht.nl/armoede030](http://www.utrecht.nl/armoede030)

Iedere Utrechter kan, ondanks een laag inkomen, meedoen in de maatschappij en kinderen krijgen de kans hun talenten te ontwikkelen. Mensen kunnen zichzelf financieel redden en hebben daarmee grip op hun eigen leven. Hiervoor moet de *financiële basis van mensen op orde* zijn, wat betekent dat mensen:

- kunnen rondkomen van het inkomen dat ze krijgen uit werk of de uitkering. Hiermee kunnen ze de noodzakelijke kosten om van te leven betalen en hoeven ze geen schulden te maken. We willen voorkomen dat mensen in een armoedeval komen als ze meer inkomsten krijgen<sup>2</sup>;
- woonlasten (huur, energielasten) hebben die past bij hun inkomen;
- goed en betaalbaar verzekerd zijn voor zorgkosten;
- mee kunnen doen op verschillende manieren:
  - School: ontwikkeling van talent en mee kunnen doen aan activiteiten;
  - Sport en culturele activiteiten;
  - Het opbouwen van sociale contacten;
  - Meedoen in de wijk (wijkactiviteiten).

Door persoonlijke omstandigheden (bijvoorbeeld verlies van baan of scheiding) kan de basis tijdelijk niet meer op orde zijn. We streven ernaar dat deze zo snel mogelijk weer op orde is. Mensen hebben dan *individuele en gerichte (financiële) ondersteuning* nodig. Maatwerk is daarbij het sleutelwoord. Elke persoonlijke situatie is anders en iedereen heeft iets anders nodig om verder te komen.

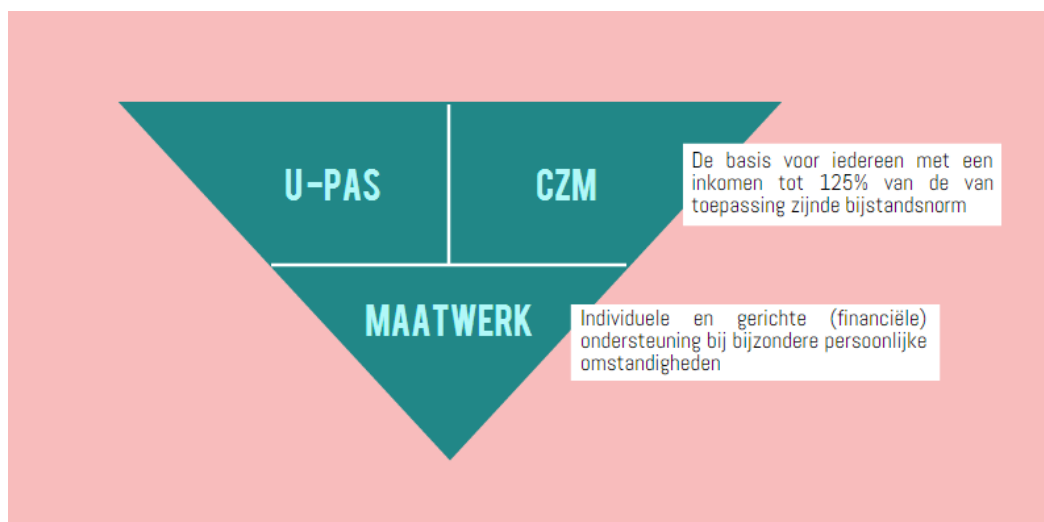
## 2. OPTIMALE INZET ARMOEDEREGELINGEN

We willen dat de gemeentelijke armoederegelingen en de toegang tot de regelingen eenvoudig zijn, zodat ze voor mensen makkelijk te begrijpen en aan te vragen zijn. Dit is bijvoorbeeld vormgegeven bij schulddienstverlening. De buurtteams zijn dé plek waar mensen met (dreigende) geldproblemen terecht kunnen. Trajectbegeleiders van Werk en Inkomen zijn sinds 1 september een aantal uren per week op de locatie van het buurtteam aanwezig. Zij bieden vanuit de buurtteams laagdrempelig, dichtbij en in de eigen buurt hulp aan mensen met hulpvragen rond (dreigende) schulden.

Vanuit de armoedeaanpak hebben we als gemeente een belangrijke rol in het op orde brengen van de basis op de twee leefdomeinen: *meedoen* en *gezondheid*. In de meest wenselijke situatie kunnen we de gemeentelijke armoederegelingen terugbrengen naar drie:

---

<sup>2</sup> Er is sprake van een armoedeval wanneer mensen bij een hoger inkomen er financieel niet op vooruitgaan, omdat zij geen gebruik meer kunnen maken van armoederegelingen, zoals toeslagen, en meer belasting moeten betalen.



De U-pas en de Collectieve Zorgverzekering voor minima (CZM) zijn de *twee basisvoorzieningen* die jaarlijks gebruikt kunnen worden. De individuele inkomensvoorslag (IIT) is niet nodig. Wel is er een vorm van *maatwerk om mensen gericht en individueel te ondersteunen* als dat nodig is. Deze is erop gericht om mensen in een vroeg stadium te ondersteunen en weer verder te helpen, zodat de basis zo snel mogelijk weer op orde is en mensen het zelf weer kunnen doen.

De meest wenselijke situatie gaat er vanuit dat de basis op orde is wat betreft *inkomen* en *woonkosten*. De gemeente mag geen inkomenspolitiek voeren. Het inkomensbeleid is de verantwoordelijkheid van het Rijk. De hoogte van de huren wordt vastgesteld door de verhuurder, vaak een woningcorporatie. Wat betreft de woonkosten is de wetswijziging in de Woningwet dat woningcorporaties passend moeten toewijzen een stap in de goede richting.

### 3. INZET IN 2017

Deze optimale inzet van armoederegelingen is nog een stap te ver. Uit de minima effectrapportage (MER)<sup>3</sup> van het Nibud blijkt dat mensen uit bepaalde huishoudens niet kunnen rondkomen. Onderdelen van de nieuwe armoedeaanpak hebben een positief effect, te weten het U-pas Kindpakket en de uitbreiding van de premiebijdrage aan de CZM van 110 naar 125%. Toch blijft er bij mensen uit bepaalde huishoudens een structureel inkomensstekort bestaan. Dit heeft twee belangrijke oorzaken:

- De huren zijn niet altijd passend bij het inkomen, het zogenaamde scheefwonen.
- De praktijk leert dat bij een groot deel van de gehuwde (of samenwonende) stellen en ouders met kinderen de inkomensbasis niet op orde is. Voor hen zijn de bijstandsnorm en het kindgebonden budget voor met name oudere kinderen te laag.

Daarnaast zijn we met de inzet op preventie van armoede en schulden op de goede weg. Uit de evaluatie van de pilot levensgebeurtenissen<sup>4</sup> blijkt dat gerichte, preventieve ondersteuning bij levensgebeurtenissen zinvol is, het geeft ruimte en overzicht. Ook zien we dat armoede voor iedereen anders is, iedereen heeft iets anders nodig om verder te komen. In bijlage 1 zijn deze bevindingen uitgebreider beschreven.

<sup>3</sup> Bron: Minima-effectrapportage gemeente Utrecht 2016. De invloed van landelijke en gemeentelijke maatregelen op de financiële positie van inwoners met lage inkomens. Nibud: Utrecht.

<sup>4</sup> Bron: Ruig, L. Witkamp, A. en Haal, L. (2016), Een steun in de rug. Evaluatie van de proef aanpak levensgebeurtenissen. Panteia/De Beleidsonderzoekers: Utrecht.

We zien de optimale inzet van armoederegelingen als de stip op de horizon waar we geleidelijk naar toe bewegen. We zetten hiervoor de vervolgstappen in 2017.

### **3.1. Inzet buiten reikwijdte armoedeaanpak**

Op de twee belangrijkste oorzaken waarom mensen niet rond kunnen komen hebben we geen directe invloed op. We gaan ons wel sterk maken om ze op te lossen.

#### **Met woningcorporaties in gesprek over hoge huren**

Het vraagstuk rond de hoge huren hebben we het afgelopen jaar al stevig opgepakt. Er lopen intensieve gesprekken met woningcorporaties over huurverlagingen. Uit de MER blijkt dat mensen vooral financieel in de problemen komen wanneer zij een huur hebben boven de aftoppingsgrenzen<sup>5</sup> (die richting de maximale huur gaat). Dit hadden we al voorzien. Daarom is voor de gebruikers van het woonlastenfonds bij de afbouw een pas op de plaats gemaakt. Mensen die huren boven de aftoppingsgrenzen behouden hun bijdrage uit het woonlastenfonds tot er helderheid is over een huurverlaging. We verwachten dat er in het najaar van 2016 meer duidelijkheid is. Voor mensen die huren onder de aftoppingsgrenzen bouwen we het woonlastenfonds zeer zorgvuldig en geleidelijk af om te voorkomen dat mensen in de problemen komen. Wanneer in individuele gevallen financiële problemen dreigen te ontstaan, bieden we ondersteuning.

De gemeente pakt haar rol op het gebied van de prijs van het wonen, bijvoorbeeld door het aanbieden van gereduceerde grondprijzen en het verstrekken van subsidies. In de geactualiseerde Woonvisie<sup>6</sup> staan de prioriteiten van het gemeentelijk woonbeleid. Deze visie is geconcretiseerd in prestatieafspraken met de corporaties. Huurmatiging is onderdeel van die afspraken. De komende jaren zetten we vooral in op het verbeteren van de betaalbaarheid en het vergroten van de omvang van de sociale huurwoningvoorraad. Er start een experiment waarbij het instrument huursombenadering nader wordt uitgewerkt met als doel dat de huur meer in balans komt de hoogte van het inkomen. Daarnaast is vermindering van het energieverbruik per woning een speerpunt, om daarmee ook de woonlasten te verlagen. Daarnaast is het passend toewijzen ingevoerd. Hiermee is wettelijk geregeld dat corporaties vrijwel alleen nog goedkope sociale huurwoningen mogen toewijzen aan mensen die recht hebben op huurtoeslag. Deze combinatie moet leiden tot een verbetering van de betaalbaarheid van het huren.

#### **Rijk en gemeente: de verantwoordelijkheidsverdeling**

Het rijk bepaalt de hoogte van de uitkering. De gemeente mag deze uitkering niet zonder meer structureel ophogen om de geconstateerde tekorten aan te passen. We gaan een stevige lobby inzetten richting het rijk en overheidsinstanties. De boodschap is tweeledig:

- 1 Er zijn groepen mensen die niet rond kunnen komen van hun werk of uitkering en aanvullende toeslagen. Het is de verantwoordelijkheid van het rijk om te zorgen voor goed inkomensbeleid.
- 2 Het aanvragen van toeslagen (bv huurtoeslag of zorgtoeslag) gaat vaak niet goed of duurt te lang. Mensen in armoede hebben geen financiële buffer, hierdoor komen zij in de problemen.

Per lobbypunt bepalen we de strategie voor agendering bij het Rijk en andere organisaties. Dit houdt in dat we een heldere boodschap formuleren, het juist momentum en de vorm bepalen en via welke kanalen en personen. We doen dit samen met partijen uit de stad en andere steden.

---

<sup>5</sup> De aftoppingsgrenzen zijn huurprijsgrenzen waarboven ontvangers van de huurtoeslag nog maar een gedeelte van hun huur gesubsidieerd krijgen. Deze grenzen zijn gebaseerd op de wet op de huurtoeslag.

<sup>6</sup> <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/wonen/woonbeleid/woonvisie>

## 3.2. Inzet armoederegelingen in 2017



### Algemene structurele ondersteuning

De U-pas en CZM bieden ondersteuning aan iedereen met een inkomen tot 125% van de bijstandsnorm, maar dat is niet voldoende. Een aantal groepen mensen komt met de inkomens zoals bepaald in het rijksbeleid niet rond. Zij zijn daarmee niet in staat om onvoorziene kosten op te vangen. Daarom zijn we genoodzaakt om een voorziening in de vorm van een individuele inkomens toeslag (IIT) voorlopig te behouden. De beschikbare financiële middelen zijn daarbij bepalend. In 2017 zetten we de volgende regelingen in:

- U-pas: het kindpakket is op 1 juli 2016 geïntroduceerd en zetten we voort. Voor volwassenen zetten we in op verdere versterking van de U-pas, o.a. door een breder aanbod toe te voegen zodat het beter aansluit bij de behoefte van mensen. Hierbij hebben we speciale aandacht voor jongeren en ouderen.
- Collectieve ziektekostenverzekering voor minima: Deze behouden we. Het versterken en verbeteren van de inhoud van de pakketten is een continu proces.
- Individuele inkomens toeslag (IIT): Deze blijft voorlopig behouden voor mensen onder de AOW-gerechtigde leeftijd die drie jaar of langer een inkomen hebben tot 110% van de bijstandsnorm. Wel zetten we de beschikbare middelen gericht in op de groepen mensen die de begroting niet rond kunnen krijgen. We passen de bedragen aan op basis van uitkomsten van de MER. De IIT is een generieke voorziening die niet goed past in ons streven naar maatwerk op een incidentele, op de persoon gerichte, armoedeaanpak. De noodzaak en inzet van de IIT zal in 2018 worden geëvalueerd waarbij we streven naar beëindiging per 1-1-2019.
- De energieregeling voor ouderen stopt, omdat uit de MER blijkt dat mensen boven de AOW-gerechtigde leeftijd rond kunnen komen.
- Woonlastenfonds: De instroom is gestopt in december 2015. Voor gebruikers van het woonlastenfonds die huren onder de aftoppingsgrenzen zetten we de zeer zorgvuldige afbouw voort. Wanneer mensen in de financiële problemen dreigen te komen, bieden we ondersteuning. Mensen die huren boven de aftoppingsgrenzen behouden de bijdrage uit het woonlastenfonds totdat de onderhandelingen met de corporaties over huurverlaging zijn afgerond.
- Ondersteuning mensen met hoge zorgkosten (inzet nader in te vullen Wtcg/CER middelen<sup>7</sup>): De afgelopen twee jaar is een Regeling Tegemoetkoming zorgkosten (RTZ) vormgegeven, waarvan ook mensen met een middeninkomen gebruik konden maken. Een voorstel voor de inzet vanaf 2017 en verder gaat in het eerste kwartaal van 2017 naar de gemeenteraad.

<sup>7</sup> De landelijke regelingen Wet tegemoetkoming chronisch zieken (Wtcg) en Compensatie regeling eigen risico (CER) zijn afgeschaft en het budget is met een korting overgeheveld naar gemeenten.

Naast deze armoederegelingen kunnen mensen met een laag inkomen in de Gemeente Utrecht kwijtschelding aanvragen voor lokale lasten, deze zijn ook meegerekend in de MER.

### **Nadere toelichting voorlopig voorzetten IIT**

De MER toont aan dat er mensen zijn die niet rond kunnen komen en daardoor niet mee kunnen doen. Dit betreft niet alleen mensen met een inkomen op bijstandsniveau, maar ook mensen met laagbetaalde banen. Wanneer zij langdurig een laag inkomen hebben, is het niet goed mogelijk om reserves op te bouwen en onvoorziene kosten op te vangen. Om te voorkomen dat zij door het ijs zakken, blijft de IIT gehandhaafd totdat dit niet meer nodig is. Over twee jaar bepalen we op basis van een volgende MER of de bedragen aangepast kunnen worden. In deze berekening worden alle relevante regelingen, dus ook de kwijtschelding lokale lasten en de financiële ondersteuning van mensen met hoge zorgkosten, meegenomen. We streven ernaar de IIT over twee jaar te stoppen. Voor het vaststellen van de hoogte van de IIT hanteren we het restpakket, omdat het belangrijkste doel van de armoedeaanpak is dat mensen mee kunnen doen in de maatschappij. We houden daarbij wel rekening met de armoedeval als mensen meer gaan verdienen.

De enige manier om mensen met een geldbedrag (zonder een concreet bestedingsdoel) te compenseren binnen de kaders van de Participatiewet is via de IIT. Dit wordt alleen verstrekt wanneer mensen langer dan 3 jaar in armoede leven, hierbij gaat het om een inkomen van maximaal 110% van de geldende bijstandsnorm. De toekenning vindt op individuele aanvraag plaats en op voorwaarde dat iemand zich voldoende heeft ingespannen om de inkomenspositie te verbeteren, met uitzondering voor personen die arbeidsongeschikt zijn of vrijgesteld zijn van de arbeidsverplichting. De bedoelde inspanning wordt jaarlijks getoetst. De werkgeversdienstverlening van Werk en Inkomen is erop gericht om mensen die een uitkering aanvragen (of hebben) zoveel mogelijk te laten meewerken en meedoen. Activeren naar betaald werk is altijd het uitgangspunt in de begeleiding van bijstandsgerechtigden. Afhankelijk van iemands mogelijkheden, stellen we eisen aan het werk (additioneel of regulier), de mate van begeleiding en het verplichtende karakter. Werk dat klanten doen, is gericht op ontwikkeling en doorstroom. Ook taalbeheersing en vrijwilligerswerk komen daarbij aan bod. Met name bij gezinnen met kinderen heeft het ontbreken van een op eigen kracht verdiend inkomen een sterk negatieve invloed op toekomstige kansen van de kinderen.

Wanneer er een langdurig tekort is, zal met name de reservering om onvoorziene kosten op te vangen in het gedrang komen. Mensen die een kortere periode een laag inkomen hebben, kunnen dit weer opvangen als het inkomen stijgt. Individueel maatwerk kunnen we leveren via de bijzondere bijstand. Dat is echter altijd een vergoeding van noodzakelijke kosten, die voortvloeien uit bijzondere omstandigheden.

### **Incidentele ondersteuning gericht op persoonlijke omstandigheden**

Gerichte incidentele en preventieve ondersteuning blijkt zinvol om te voorkomen dat mensen in de financiële problemen komen of verder afglijden in armoede. Door individueel maatwerk kunnen we mensen ondersteunen om zichzelf financieel te blijven redden. Daarmee voorkomen we dat mensen onnodig langdurig gebruik moeten maken van armoederegelingen. In 2017 zetten we verdere stappen richting meer maatwerkondersteuning:

- **Aanpak levensgebeurtenissen:** Deze breiden we geleidelijk uit voor verschillende levensgebeurtenissen. Hierbij ligt de focus op het bereiken van mensen met contactmomenten en de ondersteuning bij het op orde brengen van de financiën. Dit doen we samen met partijen in de stad. Wanneer uit de preventieve begeleiding blijkt dat er noodzakelijke kosten moeten worden gemaakt ten gevolge van de levensgebeurtenis, is financiële ondersteuning in de vorm van bijzondere bijstand mogelijk.
- **Bijzondere bijstand:** deze blijft bestaan als vangnet voor onvoorziene kosten door bijzondere omstandigheden die de draagkracht te boven gaan. Wel ontwikkelen we de bijzondere bijstand door om beter aan te kunnen sluiten bij het leveren van maatwerk. Hiervoor maken we geleidelijk een omslag waarbij we minder bedragen en kostensoorten van tevoren vastliggen. Een bijdrage is dan meer

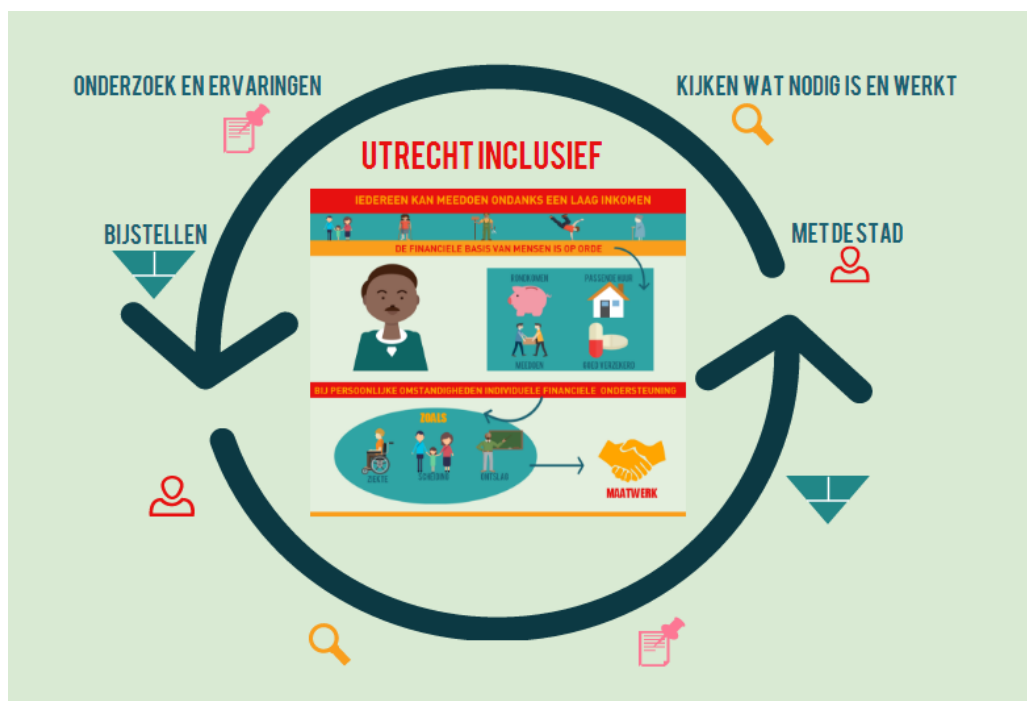
afhankelijk van de individuele situatie. We maken daarbij een omslag van ‘recht hebben op’ naar ‘nodig hebben’.

- Pilot Maatwerkondersteuning: In het kader van de Citydeal Inclusieve stad werken we aan de voorbereiding van een flexibel fonds voor complexe casussen waar een (eenmalige) financiële bijdrage grote problemen en maatschappelijke kosten kan voorkomen.

In de ‘Verdieping Utrecht Inclusief, deel 2’ is de inzet van de armoederegelingen in 2017 concreter beschreven. Daarin staat ook een overzicht van de veranderingen in de 2017 ten opzichte van 2016.

#### 4. BEWEGING INZETTEN, JAARLIJKS STAPPEN BEPALEN

In de armoedeaanpak staat het doel centraal: *Iedere Utrechter kan, ondanks een laag inkomen, meedoen in de maatschappij en kinderen krijgen de kans hun talenten te ontwikkelen. Mensen kunnen zichzelf financieel redden en hebben daarmee grip op hun eigen leven.* Dit streven we continue na. We zien de optimale set aan armoederegelingen als de stip op de horizon waar we geleidelijk naar toe bewegen. Het is een zorgvuldig proces van ontwikkeling waarin velen een rol hebben. Deze was al begonnen bij de start van de vernieuwing armoedeaanpak. Onder andere de gesprekken met ervaringsdeskundigen en partijen in de stad waren input voor de aanpak. Bij de uitwerking en vervolgstappen zijn ze betrokken en hebben ze een belangrijke rol. In dit proces heeft ook de gemeenteraad een belangrijke functie. Het verzoek om een MER en delen van de evaluatie van de pilot levensgebeurtenissen alvorens te beslissen over het vervolg draagt bij aan het gezamenlijk vormgeven van de armoedeaanpak. Daarnaast is er ook landelijk veel aandacht voor de thema's armoede en schulden en hebben ontwikkelingen invloed op de aanpak in Utrecht.



De armoedeaanpak vraagt om een continue proces, waarbij we elk jaar op basis van concrete resultaten en leerervaringen de volgende stap bepalen. Dit kunnen diverse resultaten/mijlpalen zijn:

- Veranderingen in de bijstandsnorm en/of toeslagen;
- Veranderingen in de huren van de sociale woningbouw;
- Een volgende minima-effectrapportage, voorstel is om deze tweejaarlijks te laten maken;
- Uitkomsten en ervaringen met de verschillende vormen van incidentele ondersteuning.

Op deze manier zetten we niet het beleid voor vier jaar vast, maar spelen we flexibel in op actuele ontwikkelingen en wat er nodig is. Dit doen we zeer zorgvuldig. We bouwen een regeling pas af als er een passend alternatief voorhanden is. Daarbij is goede communicatie essentieel, zodat mensen weten waar ze aan toe zijn.

Omdat we niet precies weten wanneer de volgende concrete stappen kunnen worden gezet, gaan we de Utrechtse gemeenteraad op de volgende manier betrekken bij het proces:

- Half jaarlijks informeren we over de voortgang van de Utrechtse armoedeaanpak
- Wanneer er concrete mijlpalen worden behaald die leiden tot vervolgstappen of koerswijzigingen, leggen we deze tijdig voor aan de Raad. Bijvoorbeeld de concrete stappen op basis van de MER 2018 leggen we voor.

## 5. FINANCIËN

De begroting ziet er voor de inzet van armoederegelingen als volgt uit:

(bedragen x € 1.000)	2016	2017	2018	2019
<b>U-pas</b>	<b>2.475</b>	<b>2.525</b>	<b>2.675</b>	<b>2.675</b>
<b>Collectieve ziektekostenverzekering minima</b>	<b>2.373</b>	<b>2.790</b>	<b>2.940</b>	<b>2.940</b>
Premiebijdrage CZM (incl. deel Wtcg/CER middelen)	1.270	1.675	1.825	1.825
Wtcg/CER gelden nog in te vullen	1.103	1.115	1.115	1.115
<b>Transitie van oud naar nieuw</b>	<b>3.875</b>	<b>4.160</b>	<b>4.025</b>	<b>3.044</b>
Pilot levensgebeurtenissen	381			
Uitbouw Preventie deel levensgebeurtenissen		500	775	844
Individuele Inkomensvoetstuk	2.250	2.300	2.000	1.900
Energiekostenregeling ouderen	200	0	0	0
Woonlastenfonds / woonkostentoeslag	644	560	450	300
Onderhandeling woningcorporaties huurverlaging	400	800	800	0
<b>Bijzondere bijstand (vangnet)</b>	<b>4.650</b>	<b>5.715</b>	<b>5.550</b>	<b>4.400</b>
Kosten tbv levensgebeurtenissen		300	800	650
Overige kostensoorten	1.250	5.415	4.750	3.750
<b>Totaal armoederegelingen</b>	<b>13.373</b>	<b>15.190</b>	<b>15.190</b>	<b>13.059</b>

Een uitgebreide begroting van de gehele armoedeaanpak is te vinden in de 'Verdieping Utrecht Inclusief, deel 2'.

# Verdieping Utrecht Inclusief deel 2: inzet van de armoederegelingen

## 1. Uitkomsten onderzoeken

Uit de evaluatie van de pilot levensgebeurtenissen<sup>1</sup>, de minima effectrapportage (MER)<sup>2</sup> van het Nibud en landelijke rapporten van het afgelopen jaar<sup>3</sup> komen een aantal interessante bevindingen.

- **U-Pas en collectieve ziektekostenverzekering voor minima (CZM) hebben positief effect**

De uitbreiding van het U-pas Kindpakket heeft een positief effect op de groep die de armoedeaanpak het hardst nodig hebben, ouders met schoolgaande kinderen. De uitbreiding van de premiebijdrage in de CZM naar 125% van het sociaal minimum pakt goed uit voor alle onderzochte huishoudens op 125%.

- **Structureel inkomenstekort bij mensen uit bepaalde huishoudens**

De gemeente heeft het Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting (Nibud) gevraagd om een MER uit te brengen, toegespitst op de Utrechtse situatie. Het Nibud is gespecialiseerd in huishoudfinanciën. Zowel het rijk als gemeenten maken gebruik van de onderzoeken, rapporten en normen van het Nibud. Hierdoor hebben we de beschikking over cijfers die gebaseerd zijn op dezelfde modellen en onderzoeksmethoden als de cijfers waarmee de rijksoverheid werkt. Bovendien kunnen we onze cijfers objectief vergelijken met die van andere gemeenten.

Uit de MER blijkt dat er groepen mensen zijn die niet rond kunnen komen van hun inkomen uit werk en/of uitkering. Dit betekent dat zij het basispakket en restpakket zoals geformuleerd door het Nibud niet kunnen betalen, ondanks dat zij maximaal gebruik maken van de landelijke en lokale regelingen die er zijn. Het gaat om:

- Alleenstaanden (alleen bij inkomen op 100% van de bijstandsnorm)
- Alleenstaanden met kinderen op de middelbare school (bij inkomen op 100, 110 en 125%)
- Stel met of zonder kinderen (bij inkomen op 100, 110 en 125%)

Voor een stel met twee kinderen op de middelbare school met een inkomen op 100% en een stel met vier kinderen met een inkomen op 100 en 110% geldt zelfs dat zij het basispakket al niet kunnen betalen.

Alle genoemde huishoudens zijn jonger dan de pensioengerechtigde leeftijd. Voor hen is de basis niet op orde. Voor deze groepen is dit al het geval bij toepassing van het oude beleid (vóór 2016). Zij gebruikten veelal de Individuele inkomenstoelage (IIT) om iets beter rond te kunnen komen.

### *Wat verstaat het Nibud onder basis- en restpakket?*

Het basispakket: alle uitgaven die als noodzakelijk kunnen worden beschouwd, zoals kosten voor wonen, kleding, voeding, gezondheid, zekerheid (verzekeringen) en informatie (telefoon, internet en tv).

Het restpakket: het bedrag dat overblijft nadat alle uitgaven uit het basispakket zijn gedaan. Het is bestemd voor de meer vrije bestedingen als sociale participatie (bijvoorbeeld kosten voor vervoer, bezoek ontvangen, zakgeld voor kinderen, reiskosten woon-werkverkeer, vakantie of sporten).

<sup>1</sup> Bron: Ruig, L. Witkamp, A. en Haal, L. (2016), Een steun in de rug. Evaluatie van de proef aanpak levensgebeurtenissen. Panteia/De Beleidsonderzoekers: Utrecht.

<sup>2</sup> Bron: Minima-effectrapportage gemeente Utrecht 2016. De invloed van landelijke en gemeentelijke maatregelen op de financiële positie van inwoners met lage inkomens. Nibud: Utrecht.

<sup>3</sup> Een Lang tekort, langdurige armoede in Nederland, Sociaal Cultureel Planbureau. De Verdeelde Triomf, Verkenning van stedelijk-economische ongelijkheid en opties voor beleid, Planbureau voor de leefomgeving

Een deel van de uitgaven in het restpakket kunnen worden gecompenseerd door de naturaverstrekingen van de U-pas, voor bijvoorbeeld sport en cultuur. Via de U-pas wordt niet direct geld gegeven aan de gebruikers.

De veranderingen in de nieuwe armoedeaanpak (het U-pas Kindpakket en de uitbreiding van de eigen bijdrage voor de CZM van 110 naar 125%) hebben een positief effect, maar nog steeds komen ze niet rond.

Andere huishoudtypen blijken wel goed rond te kunnen komen, dit zijn alleenstaande ouders met jonge kinderen en alle huishoudprofielen gericht op ouderen, dus met en zonder zorgvraag. Daarnaast kunnen onderzochte huishoudtypen van ouderen rondkomen, ook wanneer zij geen energieregeling hebben.

Er zijn twee belangrijke oorzaken voor het feit dat voor bovenstaande groepen niet rond kunnen komen:

### **1) Inkomensbasis is niet op orde**

Uit de door het Nibud uitgevoerde MER blijkt dat de hogere bijstandsnorm voor een stel (gehuwd of samenwonend) veelal niet voldoende is om de kosten die twee volwassenen moeten dragen op te vangen, zoals de kosten van de zorgverzekering, kleding en voeding. Daarnaast hebben stellen met kinderen met nog grotere tekorten te maken. De kosten van met name oudere kinderen worden niet volledig gecompenseerd door (leeftijdsafhankelijke) kindgebonden toeslagen vanuit het rijk. Dit is niet alleen een Utrechts beeld, het Nibud ziet dit ook in landelijke koopkrachtberekeningen.

Naast de hoogte van het inkomen, is het ook het tijdig aanvragen en ontvangen van toeslagen belangrijk. De behandeling van een aanvraag als huurtoeslag of zorgtoeslag duurt vaak minimaal een maand. Als het niet ruim van tevoren wordt aangevraagd, ontstaan er problemen bij de betaling van de eerste termijn. Regelmatig ontvangen wij signalen dat mensen onvoldoende gebruik maken van de toeslagen, zij vinden het systeem ingewikkeld of zijn soms zelfs terughoudend met aanvragen uit angst om fouten te maken. Fouten blijken zeer traag hersteld te worden, waardoor mensen bijvoorbeeld lange tijd zonder toeslagen zitten of er verrekeningen plaatsvinden waardoor ze onder het bestaansminimum komen. Mensen in armoede hebben geen financiële buffer waardoor zij hierdoor in de problemen komen.

### **2) Huur niet passend bij het inkomen, het zogenaamde scheefwonen**

Een andere belangrijke oorzaak van het niet goed rondkomen is dat de huur niet altijd passend is bij het inkomen. In de MER is gerekend met de gemiddelde huur in Utrecht van €490 voor eenpersoonshuishoudens en €575 voor meerpersoonshuishoudens. Deze ligt iets hoger dan het landelijke gemiddelde. Daarnaast zijn de begrotingen ook doorgerekend met een huur op de aftoppingsgrens en de maximale huurgrens<sup>4</sup>. Het verschil in de begrotingen tussen een gemiddelde huur en huur op de aftoppingsgrens is niet zo groot. De hogere huur wordt voor een groot deel gecompenseerd door de huurtoeslag. De MER laat zien dat wanneer mensen een huur hebben die richting de maximale huurgrens gaat, het tekort op de maandelijkse begroting fors toeneemt. Zij wonen dan in feite veel te duur voor hun inkomen. Met name bij alleenstaanden drukt een hogere huur fors op de begroting. De afbouw van het woonlastenfonds heeft de meeste invloed bij deze groep mensen.

De invoering van het passend toewijzen in combinatie met prestatieafspraken tussen de gemeente en de corporaties over het bij mutatie verlagen van de huurprijzen, moeten leiden tot een verbetering van de betaalbaarheid van het huren.

---

<sup>4</sup> De aftoppingsgrenzen zijn huurprijsgrenzen waarboven ontvangers van de huurtoeslag nog maar een gedeelte van hun huur gesubsidieerd krijgen. Deze grenzen zijn gebaseerd op de wet op de huurtoeslag. De aftoppingsgrens ligt voor een- en tweepersoonshuishoudens op €586,68 en voor meerpersoonshuishoudens op €628,76 per maand. De maximale huurgrens is voor alle huishoudens gelijk en ligt op €710,88 per maand.

- **Gerichte preventieve ondersteuning bij incidenten is zinvol**

De pilot levensgebeurtenissen laat zien dat gerichte ondersteuning mensen helpt. Deelnemers gaven aan dat de informatie in de workshop op het juiste moment werd geboden en hen overzicht en ruimte gaf, onder andere door nuttige tips over bezuinigen, financiële regelingen en het maken van overzichten van de maandelijkse in- en uitgaven. De workshops waren een laagdrempelige ingang en trokken voor een deel een nieuwe groep aan: mensen die relatief zelfredzaam zijn en proactief, maar zich wel zorgen maken over hun financiële situatie omdat ze hun inkomsten zien verminderen. Dit is een groep mensen die na een levensgebeurtenis voor het eerst geconfronteerd wordt met 'het systeem' van armoederegelingen en moeite heeft om daarin wegwijs te worden. Veel mensen zijn doorgegaan naar een uitgebreidere vervolgcursus. Zoals de cursus 'grip op je financiën en administratie'.

Ook het gripbudget gaf voor een deel van de groep rust en ruimte; het fungeerde als 'spaarpotje' om te kunnen participeren of voor onverwachte uitgaven. Het was opvallend dat er niet altijd sprake was van een inkomensdaling als gevolg van de levensgebeurtenis. Daarnaast geeft geen van de geïnterviewde deelnemers aan specifieke kosten te hebben gemaakt ten gevolge van de levensgebeurtenis. Voor een ander deel van de groep was het gripbudget vooral een middel om een deel van de schulden te betalen. Dit betreft een groep mensen die structureel geld te kort komt, langdurig van een laag inkomen moet leven of al betrekkelijk hoge schulden heeft. In feite is bij hen de basis niet op orde.

- **Armoede is voor iedereen anders**

De uitkomsten van de onderzoeken en ontwikkelingen bevestigen het uitgangspunt van de vernieuwde armoedeaanpak: de effecten van het hebben van een laag inkomen is voor iedereen anders. Iedereen heeft iets anders nodig om verder te komen.<sup>5</sup> Dit pleit voor meer maatwerk en keuzevrijheid.

---

<sup>5</sup> Dit sluit aan bij de toespraak van P.H. Donner "Van gelijkheid naar 'ieder het zijne'" op het Voorjaarscongres Divosa 2016: <http://www.divosa.nl/verslag-divosa-voorjaarscongres-2016#piet-hein-donner>

### 3) Verdieping inzet armoederegelingen in 2017

#### **De basis op orde, ondersteuning gericht op diverse leefgebieden**

##### Meedoen:

Op 1 juli 2016 is het U-pas Kindpakket geïntroduceerd. Kinderen krijgen een bedrag dat ze aan verschillende participatiedoelen kunnen besteden, zoals sport-, cultuur- of schoolactiviteiten, een fiets, computer/laptop of tablet. De hoogte van het budget hangt af van de leeftijd van het kind en welk onderwijs het kind volgt, omdat de kosten per leeftijdscategorie verschillen. Met deze nieuwe budgetvorm heeft een kind meer keuzevrijheid. Het komende jaar hebben we aandacht voor het verdere verbetering van het Kindpakket.

Ook voor volwassenen zetten we in op verdere versterking van de U-pas. Dit doen we onder andere door de bredere definitie van meedoen te hanteren, zoals geformuleerd bij het doel van de armoedeaanpak. Zo erkennen we dat meedoen niet alleen door sport en cultuur kan, maar ook op andere manieren. Hiermee kunnen we een breder aanbod toevoegen aan de U-pas dat beter aansluit bij de behoefte van U-pashouders. Dit aanbod kan ook incidenteel van aard zijn, zoals een cursus in bibliotheek of een eenmalige yogales. Voorheen bestond het aanbod alleen uit structurele sport- en cultuuractiviteiten. Vanaf het najaar 2016 wordt er al een laagdrempelig OV product toegevoegd aan de U-pas, zodat mensen met een deel van hun U-pasbudget in de bus en tram in Utrecht kunnen reizen. Ook vinden we het belangrijk dat mensen zich op de fiets kunnen verplaatsen in de stad. Bij de aanbesteding van de opkoopregeling van fietsen uit het fietsendepot van de gemeente wordt de verplichting opgenomen om een gereduceerd tarief aan te bieden aan mensen met een U Pas. De aanbesteding is gestart en wordt zo snel mogelijk gepubliceerd. Bij de verdere uitbreiding van het aanbod, hebben we speciale aandacht voor jongeren en ouderen.

##### Gezondheid:

Met de Collectieve ziektekostenverzekering voor minima (CZM) bieden we een goede verzekering voor zorgkosten. Er zijn drie aanvullende pakketten waardoor er een verzekering is voor mensen met lage, normale en hoge zorgkosten (resp. AV1, AV2 en AV3). AV1 is ook toegankelijk voor mensen die te maken hebben met de bronheffing via Zorginstituut Nederland. Zowel in AV2 als AV3 is het eigen risico gedekt en wordt vanuit de gemeente een maandelijkse bijdrage aan de premie betaald. Voor de AV3 is deze hoger door de inzet van een deel van de Wtcg/CER middelen<sup>6</sup>. Het versterken en verbeteren van de CZM is een continu proces. Elk jaar onderhandelen we met de zorgverzekeraar over de inhoud van de pakketten.

##### Woonkosten:

Met ingang van 2016 is de wetwijziging passend toewijzen van kracht. Dit draagt bij aan minder scheefheid. De gemeente heeft met de woningcorporaties prestatieafspraken gemaakt over verbeteren van de betaalbaarheid en het vergroten van de omvang van de sociale woningbouwvoorraad. Momenteel zijn er gesprekken met woningcorporaties over huurverlaging voor de groep mensen met een laag inkomen die een huur betalen boven de aftoppingsgrenzen. Voor mensen die in deze groep vallen en gebruik maakten van het woonlastenfonds is een pas op de plaats gemaakt bij de afbouw van het fonds. Zij behouden hun bijdrage tot er helderheid is over een huurverlaging.

Huishoudens die een huur hebben onder de aftoppingsgrenzen hebben in principe een huur die past bij hun inkomen. Wanneer zij gebruik maakten van het woonlastenfonds, wordt deze geleidelijk in 5 jaar afgebouwd. Indien in individuele gevallen financiële problemen dreigen te ontstaan bieden we ondersteuning. Zij kunnen hiervoor in eerste instantie terecht bij de buurtteams voor ondersteuning en hulp gericht op grip krijgen op de

---

<sup>6</sup> De landelijke regelingen Wet tegemoetkoming chronisch ziekten (Wtcg) en Compensatie regeling eigen risico (CER) zijn afgeschaft en het budget is met een korting overgeheveld naar de gemeenten. In Utrecht wordt de helft ingezet binnen de armoedeaanpak.

nieuwe financiële situatie. Indien daaruit blijkt dat financiële ondersteuning noodzakelijk is, is bijzondere bijstand mogelijk en kunnen tijdelijke maatwerkafspraken worden gemaakt.

#### Inkomen:

De Individuele inkomenstoeslag (IIT) blijft voorlopig behouden voor mensen onder de AOW-gerechtigde leeftijd die langdurig (3 jaar of langer) een laag inkomen hebben (max. 110% van bijstandsnorm). Wel passen we de IIT bedragen aan op basis van de MER. Daarmee zetten we de beschikbare middelen gericht in op de groepen mensen die de basis niet rond krijgen. In tabel 2 worden de bedragen genoemd. De IIT is een generieke voorziening die niet goed past in ons streven naar maatwerk en een incidentele, op de persoon gerichte, armoedeaanpak. De noodzaak en inzet van de IIT zal in 2018 worden geëvalueerd waarbij we streven naar beëindiging per 1-1-2019.

De enige manier om mensen met een geldbedrag (zonder een concreet bestedingsdoel) te compenseren binnen de kaders van de Participatiewet is via de IIT. De voorwaarden voor de IIT zijn wettelijk bepaald en worden jaarlijks getoetst:

– *langdurig een laag inkomen*

De aanvrager heeft in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag een inkomen van maximaal 110 % van de geldende bijstandsnorm. De gegevens worden zoveel mogelijk uit Suwinet gehaald. Indien nodig worden jaaropgaven, belastingaangiften en maandspecificaties/loonstroken opgevraagd.

– *geen in aanmerking te nemen vermogen*

De vermogensgrens is dezelfde als die voor de bijstandsuitkering. Als iemand een uitkering van W&I heeft zijn deze gegevens bekend, anders worden ze opgevraagd.

– *niet dakloos of verblijvend in een inrichting, niet studerend en nog niet de AOW-leeftijd hebben bereikt*

Deze groepen worden door de wet uitgesloten voor IIT.

– *omstandigheden van de persoon*

We stellen vast of de aanvrager zicht heeft op inkomensverbetering. De toekenning vindt op individuele basis plaats en op voorwaarde dat is gebleken dat iemand zich voldoende heeft ingespannen om de inkomenspositie te verbeteren, met uitzondering voor personen die arbeidsongeschikt zijn of vrijgesteld zijn van de arbeids- en sollicitatieverplichting. De bedoelde inspanning wordt jaarlijks getoetst. De werkgeversdienstverlening van Werk en Inkomen is erop gericht om mensen die een uitkering aanvragen (of hebben) zoveel mogelijk te laten meewerken en meedoen. Activeren naar betaald werk is altijd het uitgangspunt in de begeleiding van bijstandsgerechtigden. Afhankelijk van iemand mogelijkheden, stellen we eisen aan het werk (additioneel of regulier), de mate van begeleiding en het verplichtende karakter. Werk dat klanten doen, is gericht op ontwikkeling en doorstroom. Ook taalbeheersing en vrijwilligerswerk komen daarbij aan bod. Met name bij gezinnen met kinderen heeft het ontbreken van een op eigen kracht verdiend inkomen een sterk negatieve invloed op toekomstige kansen van de kinderen.

Voor het vaststellen van de hoogte van de IIT gaan we uit van het restpakket. In het restpakket zijn de kosten opgenomen om deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Het belangrijkste doel van de armoedeaanpak is immers dat mensen mee kunnen doen in de maatschappij. Juist voor mensen met een laag inkomen is het belangrijk om te kunnen participeren omdat dit vaak gepaard gaat met schaamte en leidt tot sociaal isolement. Zo blijkt uit onderzoek<sup>7</sup> dat kinderen in bijstandsgezinnen vaker sociaal zijn uitgesloten. Zij zitten minder vaak op sport of muzieklés, maken bijna nooit uitstapjes, spreken liever niet thuis af met vrienden, zijn vaker weleens geschorst van school en hebben vaker geen geld voor een verjaardagsfeestje.

Het restpakket is samengesteld door het Nibud in combinatie met het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP). Het is een samenstelling van activiteiten die onder sociale participatie en ontspanning vallen. Er zijn bedragen vastgesteld die een alleenstaande minimaal hiervoor nodig heeft. Met behulp van equivalentiefactoren heeft

---

<sup>7</sup> Onderzoek Genoeg om van te leven (SCP/Nibud 2009)

het SCP de kosten voor overige huishoudens berekend. In tabel 1 wordt toegelicht wat mensen nodig hebben om het restpakket te kunnen betalen en hoeveel zij tekort komen.

Tabel 1. Toelichting normbedragen restpakket (bedragen per maand)

	Normbedrag restpakket voor sociale participatie*	Normbedrag overig restpakket**	Compensatie restpakket door U-Pas	Tekort per maand op basis van de MER op 100% van het sociaal minimum
Alleenstaande onder AOW-gerechtigde leeftijd	€ 99	€ 17	€ 10	-€ 16
Alleenstaande ouder met 2 kinderen van 14 & 16 jaar	€ 213	€ 61	€ 83	-€ 113
Paar zonder kinderen	€ 156	€ 17	€ 20	-€ 138
Paar met 2 kinderen van 3 & 5 jaar	€ 247	€ 55	€ 17	-€ 128
Paar met 2 kinderen van 14 & 16 jaar	€ 270	€ 61	€ 93	-€ 307

\* Restpakket Sociale Participatie: contributies, abonnementen, bezoek ontvangen, op bezoek gaan, vervoer, vakantie, uitgaan

\*\* Overig restpakket: zakgeld voor de kinderen, kosten voor woon- werkverkeer, een huisdier

De voorgestelde bedragen voor de IIT staan in tabel 2. Om de IIT bedragen te bepalen hebben we gekeken naar het te kort op basis van de MER, het bedrag dat mensen uit huishoudens in de afgelopen jaren vanuit IIT hebben gekregen en het beschikbare armoedebudget. We houden rekening met de armoedeval als mensen meer gaan verdienen. Daarmee willen we voorkomen dat iemand er financieel op achteruit gaat wanneer iemand meer gaat verdienen.

Tabel 2. IIT bedragen voor 2017 (bedragen op jaarbasis)

Gezinssamenstelling	Tekort per jaar op 100% basis- en restpakket	Tekort per jaar op 100% op alleen basispakket	Bedrag IIT per jaar	Bedrag IIT in 2016
Alleenstaande onder AOW-gerechtigde leeftijd	€192	€0	€250 (Afbouw naar €200 in 2018)	€378
Alleenstaande ouder met jongere kinderen < 12 jaar	€0	€0	€300 (Afbouw in twee jaar naar €0)	€486
Alleenstaande ouder met minimaal 1 kind ≥ 12 jaar	€1356	€0	€600	€607
Stel zonder kinderen	€ 1656	€ 0	€ 560	€ 540
Stel met jonge kinderen < 12 jaar	€1536	€0	€560	€540
Stel met minimaal 1 kind ≥ 12 jaar	€3684	€576	€800	€607

Bij alleenstaanden wordt het tekort door de IIT volledig gerepareerd. Deze kunnen met de IIT het volledige restpakket betalen. Dat geldt ook voor alleenstaande ouders met jonge kinderen. De regeling wordt voor hen zorgvuldig afgebouwd, zodat mensen de tijd krijgen om te wennen aan de nieuwe situatie. De andere

huishoudtypen in deze tabel zullen keuzes moeten maken binnen het restpakket. Bij stellen met jonge kinderen en stellen met minimaal 1 kind ouder dan 12 jaar is wel een armoedeval tussen 110% en 125%. Uit de MER blijkt echter duidelijk dat extra financiële ondersteuning voor hen nodig is om niet door het ijs te zakken, zij hebben een fors tekort. Voor een stel met twee kinderen op de middelbare school met een inkomen op 100% en een stel met vier kinderen met een inkomen op 100% en 110% geldt zelfs dat zij het basispakket al niet kunnen betalen. Het argument om mensen niet door het ijs te laten zakken weegt dan zwaarder dan de armoedeval. Over twee jaar bepalen op basis van een volgende MER of de bedragen aangepast kunnen worden. Tabel 3 geeft inzicht in de armoedeval tussen 100% en 110% en tussen 110% en 125%.

Tabel 3. Toelichting armoedeval

Gezinssamenstelling	Bedrag IIT per jaar	Saldo per maand op 100% met IIT	Saldo per maand op 110% met IIT	Saldo per maand op 125% (dus zonder IIT)
Alleenstaande onder AOW-gerechtigde leeftijd	€250	€5	€33	€34
Alleenstaande ouder met jongere kinderen < 12 jaar	€300	€113	€114	€168
Alleenstaande ouder met minimaal 1 kind ≥ 12 jaar	€600	€-63	€-31	€17
Stel zonder kinderen	€560	€-91	€-51	€-41
Stel met jonge kinderen < 12 jaar	€560	€-81	€-48	€-58
Stel met minimaal 1 kind ≥ 12 jaar	€800	€-240	€-207	€-237

Groen = geen armoedeval, rood = armoedeval

We streven ernaar de IIT over twee jaar helemaal te kunnen stoppen. Dit is afhankelijk van uitkomsten uit de landelijke lobby. We verwachten in ieder geval een afname van de grootte van de groep. In 2015 maakten 5.715 huishoudens gebruik van de IIT, zie tabel 4. In twee jaar tijd wordt de IIT voor alleenstaande ouders met jongere kinderen afgebouwd. Daarnaast zal de ondersteuning richting alleenstaanden afnemen, omdat we het bedrag van de IIT verlagen. Dit is veruit de grootste groep die nu gebruik maakt van de IIT.

Tabel 4. Aantal toekenningen IIT in 2015 naar gezinssamenstelling

Gezinssamenstelling	Aantal
Alleenstaande onder AOW-gerechtigde leeftijd	3412
Alleenstaande ouder met jongere kinderen < 12 jaar	795
Alleenstaande ouder met minimaal 1 kind ≥ 12 jaar	358
Stel zonder kinderen of met jonge kinderen < 12 jaar	675
Stel met minimaal 1 kind ≥ 12 jaar	475
Totaal	5715

Uit de MER blijkt dat ouderen en ouderen met een zorgvraag maandelijks rond kunnen komen, ook wanneer zij geen gebruik maken van de energieregeling van €165. Zij hebben geen structurele ondersteuning nodig op het gebied van inkomen. Wel zien we dat er vanuit ouderen behoefte is aan ondersteuning op andere leefgebieden als meedoen en gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ondersteuning voor ouderen juist hierop te richten, zodat het aansluit bij de behoefte. De energieregeling voor ouderen stopt per 2017.

## **Gericht en incidenteel ondersteunen**

### Uitbreiden aanpak levensgebeurtenissen: focus op contactmoment.

We breiden de preventieve aanpak rond levensgebeurtenissen uit, waarbij de focus ligt op het bereiken van mensen middels contactmomenten. De workshops rond scheiding en ontslag, zoals gegeven door U Centraal tijdens de pilot periode, zijn een goed voorbeeld. Deze zijn erop gericht mensen te ondersteunen bij het op orde brengen van de financiën. Het verder ontwikkelen en uitbreiden van de aanpak doen we samen met partijen in de stad. We denken daarbij aan een geleidelijke uitbreiding van de levensgebeurtenissen. Partners in de stad noemen hiervoor de volgende levensgebeurtenissen: kind krijgen, verhuizen, 18 jaar worden, arbeidsongeschikt worden en overlijden van een partner.

Wanneer uit de preventieve begeleiding blijkt dat er noodzakelijke kosten moeten worden gemaakt ten gevolge van de levensgebeurtenis, willen we financiële ondersteuning in de vorm van bijzondere bijstand verstrekken. We onderzoeken wat de mogelijkheden zijn binnen de regelgeving van de bijzondere bijstand (bijvoorbeeld of het mogelijk is de bijzondere bijstand toegankelijker te maken voor mensen die een levensgebeurtenis doormaken en een inkomen hebben dat boven het minimum ligt). Wanneer het logischer is om de verbinding te leggen met de maatwerkondersteuning (zie hieronder), doen we dat. Een verbinding leggen met de IIT is helaas niet mogelijk, omdat de wet voorschrijft dat deze regeling alleen mag worden toegekend aan mensen die langdurig een laag inkomen hebben.

Het gripbudget zoals uitgevoerd tijdens de pilot levensgebeurtenissen zetten we niet voort. Deze was vormgegeven binnen de kaders van de bijzondere bijstand. Het budget was bedoeld om uit de levensgebeurtenis voortvloeiende bijzondere noodzakelijke kosten te kunnen betalen. Uit de evaluatie van de pilot blijkt dat mensen het budget nuttig hebben besteed ('spaarpotje' voor onverwachte uitgaven of afbetaling van schulden), maar niet specifiek aan kosten die voortvloeien uit de levensgebeurtenis. De noodzakelijkheid die nodig is voor bijzondere bijstand kon in het onderzoek onvoldoende worden aangetoond.

### Bijzondere bijstand

Als mensen door bijzondere omstandigheden worden geconfronteerd met onvoorziene kosten die hun draagkracht te boven gaan, kunnen zij een beroep doen op de bijzondere bijstand. De bijzondere bijstand is bedoeld als vangnet en wordt alleen overwogen als er geen voorliggende voorziening is of als deze voorziening ontoereikend is. Bij de vaststelling van de hoogte van de vergoeding, wordt rekening gehouden met de draagkracht van de belanghebbende.

In de loop der jaren is er binnen de bijzondere bijstand in Utrecht een veelheid aan kostensoorten ontstaan met daaraan gekoppeld standaardbedragen. We willen met de bijzondere bijstand beter aansluiten bij het leveren van maatwerk. Een bijdrage zou meer afhankelijk moeten zijn van de individuele situatie. Hiermee willen we een omslag maken van 'recht hebben op' naar 'nodig hebben'. We streven daarom naar een versimpeling van de bijzondere bijstand, waarbij we minder vastleggen in kostensoorten en standaardbedragen. Deze omslag vraagt van zowel inwoners in de stad als uitvoerders van de regeling een verandering. Verschillende vraagstukken komen naar voren, zoals 'hoe voorkomen we willekeur?', 'hoe zorgen we dat mensen niet buiten de boot vallen?' en 'hoe weten mensen waar ze aan toe zijn?'. Daarom zullen we de omslag zeer geleidelijk maken. Door continue te evalueren en leren scherpen we de werkwijze steeds verder aan. Hierbij is goede communicatie richting mensen in de stad essentieel.

Een uitzondering maken we voor de kostensoorten rechtsbijstand en beschermingsbewind. Hiervoor hebben we als gemeente binnen de bijzondere bijstand een wettelijke taak. In de wet is vastgelegd wanneer deze moet worden verstrekt en welke bedragen daaraan hangen. Dit blijven we doen.

### Pilot Maatwerkondersteuning

Vanuit de City Deal Inclusieve stad (zie kader) is een vorm van maatwerkondersteuning in ontwikkeling. Dit budget of fonds heeft als doel om maatwerkoplossingen te realiseren voor huishoudens met complexe problematiek op meerdere leefgebieden waar stagnatie optreedt die niet vanuit reguliere middelen kan worden opgelost. Daarnaast is het fonds ook bedoeld voor inwoners die niet in aanmerking komen voor bestaande armoederegelingen, bijvoorbeeld omdat hun inkomen hoger is dan de 110% van het uitkeringsniveau.

Onze wens is om zo min mogelijk regelingen te hebben. Daarom bekijken we over een jaar of er een verbinding te maken is tussen de maatwerkvoorziening en de bijzondere bijstand. Vooralsnog zijn het twee verschillende regelingen, omdat het voor een deel beschikbaar is voor andere doelgroep. Daarnaast gaat de bijzondere bijstand uit van daadwerkelijke gemaakte kosten en het tegengaan van een tekort en is de maatwerkondersteuning gericht op maatwerkoplossingen.

#### **City Deal Inclusieve stad: Ondersteuning vanuit de leefwereld**

De City Deal richt zich op inwoners voor wie meedoen naar vermogen niet vanzelf gaat, zij hebben daar ondersteuning bij nodig. Vaak spelen er problemen op meerdere leefgebieden, bijvoorbeeld psychische problemen, problemen met de opvoeding, armoede of schulden. Soms knelt de wet- en regelgeving, het vormt een hindernis voor het effectief oplossen van problemen. De systeemwereld sluit dan onvoldoende aan bij de leefwereld van mensen.

In de City Deal Inclusieve stad bekijken we of regelgeving vereenvoudigd kan worden, zodat flexibiliteit en maatwerk mogelijk is. Het belangrijkste doel is dat ondersteuning beter aansluit bij de leefwereld van inwoners. Utrecht werkt hierbij samen met Leeuwarden, Zaanstad, Enschede, Eindhoven en het Rijk.

#### 4) Overzicht armoederegelingen in 2016 en 2017

Armoederegelingen in 2016	Armoederegelingen in 2017
<p>U-pas: Kindpakket gestart per 1 juli</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 0-4 jaar: €150 per jaar</li> <li>- 5 t/m groep 8: €275 per jaar</li> <li>- Eerste klas VO: €575</li> <li>- Na eerst klas VO- 17 jaar: €325 per jaar</li> </ul> <p>Volwassenen €120 voor structurele sport en cultuuractiviteiten. Vanaf najaar OV product</p>	<p>U-pas: Doorontwikkeling Kindpakket</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 0-4 jaar: €150 per jaar</li> <li>- 5 t/m groep 8: €275 per jaar</li> <li>- Eerste klas VO: €575</li> <li>- Na eerst klas VO- 17 jaar: €325 per jaar</li> </ul> <p>Volwassenen €120, aanbod vanuit bredere definitie meedoen.</p>
<p>CZM: inkomen tot 125% premiebijdrage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• € 78,60 per jaar bij AV 2</li> <li>• € 168,00 per jaar bij AV3</li> </ul>	<p>CZM: inkomen tot 125% premiebijdrage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• € ... per jaar bij AV 2</li> <li>• € ... per jaar bij AV3</li> </ul> <p>Bedragen worden bepaald in het najaar. Streven is minimaal gelijk aan het jaar ervoor</p>
<p>Regeling tegemoetkoming zorgkosten 2016: €200 voor inwoners met hoge zorgkosten en een inkomen tot €39.000</p>	<p>Nader in te vullen, plan volgt in het eerste kwartaal van 2017</p>
<p>Individuele inkomenstoeslag, onder AOW leeftijd, langer dan 3 jaar inkomen max 110%:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alleenstaande: € 378,00 per jaar</li> <li>• Alleenstaande ouder: € 486,00 per jaar</li> <li>• Gehuwden/samenwonenden: € 540,00 per jaar</li> <li>• Gezin met 2 of meer kinderen. Minstens 1 kind is 12 jaar of ouder: € 607,00 per jaar</li> </ul>	<p>Individuele inkomenstoeslag, onder AOW leeftijd, langer dan 3 jaar inkomen max 110%:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alleenstaande: € 250,00 per jaar</li> <li>• Alleenstaande ouder met kinderen &lt; 12 jaar: €300,00 per jaar</li> <li>• Alleenstaande ouder met minimaal 1 kind ≥ 12 jaar: €600,00</li> <li>• Stel zonder kinderen of met kinderen &lt;12 jaar: € 560,00 per jaar</li> <li>• Stel met minimaal 1 kind ≥ 12 jaar: € 800,00 per jaar</li> </ul>
<p>Energierегeling ouderen AOW leeftijd, tot 110%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• €165,00 per jaar</li> </ul>	<p>-</p>
<p>Woonlastenfonds: inkomen tot 100%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen instroom meer</li> <li>- Vanaf juli afbouw voor mensen die huren onder aftoppingsgrens</li> <li>- Pas op de plaats voor mensen die huren boven aftoppingsgrens</li> </ul>	<p>Verdere afbouw woonlastenfonds mensen die huren onder aftoppingsgrens</p> <p>Afbouw voor mensen die huren boven aftoppingsgrenzen is afhankelijk van gesprekken met corporaties over huurmatiging.</p>
<p>Bijzondere bijstand: medische kosten in principe niet vergoed, tenzij heel bijzondere situatie.</p> <p>Wettelijk verplicht: beschermingsbewind en rechtsbijstand</p>	<p>Bijzondere bijstand: geleidelijke doorontwikkeling, betere aansluiten bij maatwerk, streven naar versimpeling door minder standaard kostensoorten en bedragen.</p> <p>Wettelijk verplicht: beschermingsbewind en rechtsbijstand</p>
<p>Pilot levensgebeurtenissen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Preventieve ondersteuning</li> <li>- GRIP budget van €400,00</li> </ul>	<p>Aanpak levensgebeurtenissen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geleidelijke uitbreiding preventieve ondersteuning, contactmoment.</li> <li>- Financiële ondersteuning bij noodzakelijke kosten via bijzondere bijstand</li> </ul>
	<p>Start maatwerkondersteuning</p>

## 5) Uitgebreid Financieel overzicht armoedeaanpak

(bedragen x € 1.000)	2016	2017	2018	2019 en verder
<b>Armoederegelingen</b>	<b>13.373</b>	<b>15.190</b>	<b>15.190</b>	<b>13.059</b>
<b>Upas</b>	<b>2.475</b>	<b>2.525</b>	<b>2.675</b>	<b>2.675</b>
U-pas uitvoeringskosten	760	760	760	760
U-pas participatiebudget kinderen	1.415	1.465	1.465	1.465
U-pas sportbudget volwassenen	300	300	450	450
<b>Collectieve ziektekostenverzekering minima</b>	<b>2.373</b>	<b>2.790</b>	<b>2.940</b>	<b>2.940</b>
Premiebijdrage CZM (incl Wtcg middelen) (1)	1.270	1.675	1.825	1.825
Wtcg/CER gelden nog in te vullen	1.103	1.115	1.115	1.115
<b>Transitie van oud naar nieuw</b>	<b>3.875</b>	<b>4.160</b>	<b>4.025</b>	<b>3.044</b>
Pilot levensgebeurtenissen	381			
Uitbouw Preventie deel levensgebeurtenissen		500	775	844
Individuele Inkomenstoelag	2.250	2.300	2.000	1.900
Energiekostenregeling ouderen	200	0	0	0
Woonlastenfonds / woonkostentoeslag	644	560	450	300
Onderhandeling woningcorporaties huurverlaging (2)	400	800	800	
<b>Bijzondere bijstand (vangnet)</b>	<b>4.650</b>	<b>5.715</b>	<b>5.550</b>	<b>4.400</b>
Beschermingsbewind (3)	3.400	4.165	3.500	2.500
Kosten tbv levensgebeurtenissen		300	800	650
Overige kostensoorten	1.250	1.250	1.250	1.250
<b>Aandacht voor schulden (4, 5)</b>	<b>1.139</b>	<b>1.139</b>	<b>1.139</b>	<b>1.139</b>
Contract Stadsgeldbeheer	1.024	1.024	1.024	1.024
Schuldhelpverlening ondernemers (Menzing en Partners)	10	10	10	10
Inzet uitstroom beschermingsbewind / alternatief aanbod	150	150	150	150
Stimuleren inzet vrijwilligers	40	40	40	40
Bijdrage Noodfonds	15	15	15	15
Kosten saneringskredieten	80	80	80	80
Ontvangsten saneringskredieten	-180	-180	-180	-180
<b>Stimuleren maatschappelijke allianties en initiatieven</b>	<b>145</b>	<b>145</b>	<b>145</b>	<b>145</b>
Subsidies	100	100	100	100
Verbinden partners rond brede aanpak	20	20	20	20
Weekje weg voor minima	25	25	25	25
<b>Overige kosten</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>115</b>
Onderzoek	30	30	30	30
Overig kosten	85	85	85	85
<b>TOTAAL</b>	<b>14.772</b>	<b>16.589</b>	<b>16.589</b>	<b>14.458</b>

(1) Aan het programma is uit de loon en prijscompensatie van het gemeentefonds 0,405 miljoen euro toegevoegd;

(2) Bij de Voorjaarsnota (VJN) 2016 is aan het woonlastenfonds 0,4 miljoen voor 2016 en 0,8 miljoen voor 2017 en 2018 toegevoegd;

(3) Bij de VJN 2016 is aan de bijzondere bijstand, onderdeel beschermingsbewind, 1 miljoen euro toegevoegd voor 2017 en 2018.

(4) Naast deze begroting is er binnen de begroting van de Wmo 0,5 miljoen in 2016 en 0,5 miljoen in 2017 vrijgemaakt voor extra inzet op aanpak van schulden.

(5) Bij de VJN 2016 is een bedrag van 560.000 euro vrijgemaakt voor 2017 om een fonds voor problematische schulden bij jongeren op te zetten. Deze is nog niet opgenomen in de begroting.

Alle armoederegelingen zijn open einde regelingen. Op basis van ervaringen van voorgaande jaren, maatschappelijke ontwikkelingen en onderzoek ramen we de hoogte van de bedragen. We monitoren de financiële ontwikkeling voortdurend. Indien nodig leidt dit tot bijstuuringsvoorstellen.



# Minima-effectrapportage gemeente Utrecht 2016

De invloed van landelijke en gemeentelijke  
maatregelen op de financiële positie van inwoners met  
lage inkomens



# Minima-effectrapportage gemeente Utrecht 2016

De invloed van landelijke en gemeentelijke  
maatregelen op de financiële positie  
van inwoners met lage inkomens



## Samenvatting

In dit onderzoek voor de gemeente Utrecht is bekeken wat de gevolgen zijn van de vernieuwde armoedeaanpak, Utrecht Inclusief, voor de koopkracht van diverse huishoudens met lage inkomens. De centrale vraag van dit onderzoek luidt: *Wat zijn het effecten van zowel het oude armoedebeleid als de vernieuwde armoedeaanpak van de gemeente Utrecht op de financiële positie van huishoudens met een laag inkomen en hoe verhouden deze zich tot elkaar?*

Voor elf verschillende huishoudtypen is doorgerekend hoe de maandbegrotingen eruit zien bij enerzijds het oude beleid en anderzijds de situatie waarin de vernieuwde aanpak volledig is doorgevoerd:

- a. Een alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd;
- b. Een alleenstaande oudere (AOW-gerechtigd);
- c. Een eenoudergezin met twee jonge kinderen (3 en 5 jaar);
- d. Een eenoudergezin met twee oudere kinderen (14 en 16 jaar);
- e. Een echtpaar zonder kinderen;
- f. Een ouder echtpaar (AOW-gerechtigd);
- g. Een echtpaar met twee jonge kinderen (3 en 5 jaar);
- h. Een echtpaar met twee oudere kinderen (14 en 16 jaar);
- i. Een echtpaar met vier kinderen (6, 8, 12 en 14 jaar);
- j. Een alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd met zorgvraag;
- k. Een alleenstaande oudere met een zorgvraag;

Voor elk van de 11 huishoudens zijn berekeningen gemaakt bij de volgende inkomens:

- netto minimum inkomen (norm Participatiewet of AOW);
- 110 procent van het netto minimum inkomen;
- 125 procent van het netto minimum inkomen.

Dit is gedaan volgens de Nibud-budgetmethode, waarbij zowel het besteedbare maandinkomen als de uitgaven van de voorbeeldhuishoudens met elkaar zijn vergeleken. Daarbij is ervan uitgegaan dat de betreffende huishoudens van alle beschikbare regelingen gebruik maken. De uitgaven zijn uit twee onderdelen opgebouwd:

- Het **basispakket**: alle uitgaven die als noodzakelijk kunnen worden beschouwd, zoals kosten voor wonen, kleden, voeden, gezondheid, zekerheid (verzekeringen) en informatie (telefoon, internet en tv).

- Het **restpakket**: het bedrag dat overblijft nadat alle uitgaven uit het basispakket zijn gedaan, is bestemd voor de meer vrije bestedingen. De uitgaven in het restpakket worden in twee delen gesplitst: de uitgaven voor **sociale participatie** (bijvoorbeeld kosten voor vervoer, bezoek ontvangen, vakantie of sporten) en de overige uitgaven.

Voor dit onderzoek zijn dat bij het oude beleid:

- Kwijtschelding van lokale lasten;
- Collectieve aanvullende zorgverzekering;
- U-pas;
- School€extra;
- Compu4school;
- Woonlastenfonds;
- Individuele inkomensvoet (IIT);
- Energieregeling ouderen;
- Tegemoetkoming zorgkosten;
- Inkomensregelingen bij zorgkosten (Wmo, bijzondere bijstand, etc.).

In de nieuwe situatie zijn de volgende regelingen meegenomen:

- Kwijtschelding van lokale lasten;
- Collectieve aanvullende zorgverzekering;
- (Vernieuwde) U-pas;
- Afbouw van het woonlastenfonds
- GRIP Budget;
- Inkomensregelingen bij zorgkosten (Wmo, bijzondere bijstand, etc.).

### *Resultaten oud beleid*

De huishoudens met oudere kinderen hebben de minste bestedingsruimte. Zij kunnen op alle onderzochte inkomensniveaus de begroting niet rondkrijgen, als zij naast de basisuitgaven ook de uitgaven aan sociale participatie willen bekostigen. Het paar met twee oudere kinderen kan op 100 procent ook het basispakket niet betalen; het paar met vier kinderen kan dit ook niet bij een inkomen van 110 procent.

Paren zonder kinderen en paren met jonge kinderen kunnen wel alle basisuitgaven doen, maar komen tekort voor de uitgaven aan sociale participatie.

Alleenstaanden kunnen de basisuitgaven bekostigen. Met alleen een bijstandsuitkering lukt dit niet meer als ook uitgaven voor sociale participatie moeten worden gedaan.

De voorbeeldhuishoudens gericht op ouderen kunnen bij de onderzochte inkomensniveaus wel goed rondkomen, bij zowel basisuitgaven als uitgaven aan sociale participatie.

De individuele inkomenstoelage (IIT) en de energieregeling bieden meer bestedingsruimte voor alle huishoudens die er gebruik van maken. De alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd kan dan bij een inkomen op 100 procent wel het restpakket bekostigen, waar dit zonder IIT niet kon. Het paar met twee oudere kinderen kan inclusief IIT het basispakket bekostigen; het paar met vier kinderen lukt dit niet, maar kan inclusief IIT wel op 110 procent de basisuitgaven betalen. Bij een huur op de aftoppingsgrens en de huurtoeslaggrens kunnen vooral de alleenstaanden onder de AOW-leeftijd niet meer rondkomen bij de hogere inkomens.

#### *Resultaten vernieuwde aanpak*

Bij de vernieuwde armoedeaanpak hebben bijna alle onderzochte huishoudtypen in 2017 meer te besteden bij een inkomen van 125 procent van de bijstandsnorm. De belangrijkste reden hiervan is de gemeentelijke bijdrage aan de premie voor de collectieve zorgverzekering, die doorloopt tot 125 procent in plaats van 110 procent. Mede hierdoor verdwijnt het tekort dat alleenstaanden met oudere kinderen hadden bij een inkomensniveau van 125 procent.

Kijken we ook naar de inkomens op 100 en 110 procent dan zien we dat in 2017 de paren zonder kinderen en de huishoudens met oudere kinderen meer te besteden hebben. Voor deze laatste groep is het met name het U-pas kindpakket dat hier positief aan bijdraagt.

De hogere bestedingsruimte van paren zonder kinderen en van huishoudens met oudere kinderen is een zeer gunstig resultaat van de vernieuwde aanpak, aangezien juist deze huishoudens nu het restpakket, en soms zelfs het basispakket, niet kunnen bekostigen. Echter, ondanks de gemeentelijke ondersteuning blijven de genoemde huishoudens kwetsbaar en hebben zij ook bij de vernieuwde aanpak nog steeds met (grote) tekorten te maken.

De alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd met een zorgvraag kan op 110 procent niet meer rondkomen terwijl dat bij oude beleid wel kon. Het wegvallen van de regeling Tegemoetkoming Zorgkosten en de afbouw van de bijdrage vanuit het woonlastenfonds spelen hierbij een belangrijke rol.

Voor de huishoudens die gebruik kunnen maken van het GRIP budget is een vergelijking gemaakt met huishoudens die bij het oude beleid gebruik maakten van de IIT of de energieregeling. Bij het inkomen op 125 procent neemt bij alle huishoudens de bestedingsruimte ruim toe, omdat de inkomensgrens voor de IIT/energieregeling op 110 procent ligt.

Op 100 en 110 procent hebben de meeste huishoudens iets minder te besteden, als zij in plaats van de IIT het GRIP budget ontvangen. Dit geldt niet voor de oudere huishoudens, zij houden inclusief GRIP budget juist iets meer over.

De bestedingsruimte van huishoudens die bij het oude beleid in aanmerking komen voor de IIT, maar in de toekomst geen gebruik kunnen maken het GRIP budget, neemt logischerwijs af.

## Voorwoord

Het Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting (Nibud) is een onafhankelijke stichting. Het Nibud heeft tot doel particuliere huishoudens inzicht te laten verkrijgen in hun inkomsten en uitgaven, en vaardigheid aan te leren om planmatig met geld om te gaan. Het Nibud probeert dit doel te bereiken door rechtstreeks voorlichting te geven, zowel via de massamedia als via eigen brochures over diverse budgetonderwerpen, zoals kostgeld en alimentatie.

Daarnaast wil het Nibud hetzelfde doel bereiken via professionals die zich bezighouden met vormen van financiële advisering en voorlichting. Dit zijn professionals uit zowel de maatschappelijke hulp- en dienstverlening als het financieel bedrijfsleven en sectoren van het onderwijs. Het Nibud ondersteunt deze groepen met eigen publicaties (Budgethandboek, Prijzengids, Rekenprogramma's) en door deskundigheidsbevordering in de vorm van opleidingen en trainingen.

Bij dit alles gaat het Nibud uit van een standaardmethode van begroten. Dit resulteert in een reeks voorbeeldbegrotingen met referentiecijfers die zijn gebaseerd op empirisch wetenschappelijk onderzoek. Het Nibud stelt de keuzevrijheid en de eigen verantwoordelijkheid van de huishoudens voorop.

Het Nibud geeft gemeenten meer inzicht in het effect van hun minimabeleid. Door middel van een minima-effectrapportage (MER) helpt het Nibud gemeenten het geld bestemd voor minimabeleid, optimaal te besteden.

Deze rapportage is uitgevoerd door het Nibud, in opdracht van de gemeente Utrecht. Met dit onderzoek wil de gemeente Utrecht laten zien of en in hoeverre huishoudens met een laag inkomen er met de vernieuwde armoedeaanpak in koopkracht op voor- of achteruit gaan.

Utrecht, augustus 2016



# Inhoud

<b>Samenvatting</b> .....	<b>5</b>
<b>Voorwoord</b> .....	<b>9</b>
<b>1. Inleiding</b> .....	<b>13</b>
1.1 Centrale vraag.....	13
1.2 Kern minima-effectrapportage .....	14
1.3 Leeswijzer .....	15
<b>2. Onderzoeksmethode: begrotingen</b> .....	<b>17</b>
2.1 Inleiding .....	17
2.2 Basispakket & Restpakket .....	17
2.3 Uitgavensoorten .....	18
2.4 Inkomsten .....	19
2.5 De begrotingen.....	19
<b>3. Armoedebeleid vóór 2016</b> .....	<b>21</b>
3.1 Landelijk minimabeleid .....	21
3.2 Lokaal minimabeleid.....	21
3.2.1 Kwijtscheldingsbeleid .....	21
3.2.2 Collectieve (aanvullende) zorgverzekering .....	22
3.2.3 Individuele inkomenstoeslag.....	23
3.2.4 Energieregeling voor ouderen.....	23
3.2.5 Woonlastenfonds .....	23
3.2.6 U-pas.....	24
3.2.7 Kinderopvang en peuterspeelzaal.....	25
3.2.8 Individuele bijzondere bijstand.....	26
3.3 Huishoudens met een zorgvraag .....	27
3.3.1 Collectieve zorgverzekering .....	27
3.3.2 Regeling tegemoetkoming zorgkosten (Wmo regeling) .....	27
3.3.3 Uitgangspunten huishoudens met zorgvraag .....	27

<b>4. Resultaten beleid vóór 2016 .....</b>	<b>31</b>
4.1 Huishoudsamenstelling .....	31
4.1.1 Vóór invulling van het restpakket .....	31
4.1.2 Na invulling van het restpakket .....	31
4.2 Inkomensniveau .....	35
4.2.1 Vóór invulling van het restpakket .....	36
4.2.2 Na invulling van het restpakket .....	36
4.2.3 Individuele inkomenstoelage .....	37
4.3 Resultaten bij een hogere huur .....	38
<b>5. Vernieuwde armoedeaanpak .....</b>	<b>41</b>
5.1 Uitgangspunten vernieuwde armoedeaanpak .....	41
5.2 Wat verandert er in de regelingen? .....	42
5.2.1 Collectieve zorgverzekering voor minima .....	42
5.2.2 U-pas .....	42
5.2.3 GRIP budget, Individuele inkomenstoelage en de energieregeling voor ouderen .....	43
5.2.4 Woonlastenfonds .....	44
<b>6. Resultaten vernieuwde armoedeaanpak .....</b>	<b>45</b>
6.1 Huishoudsamenstelling .....	45
6.2 Inkomensniveau .....	48
6.3. Inclusief GRIP budget .....	49
<b>7. Conclusies en aanbevelingen .....</b>	<b>53</b>
7.1 Algemeen .....	53
7.2 Regelingen .....	54
7.3 Aandachtspunten .....	60
7.4 Verschillen oud beleid en vernieuwde aanpak .....	62
<b>8. Vergelijking Minima-effectrapportage 2013 .....</b>	<b>65</b>
8.1 Inleiding .....	65
8.2 Huishoudtypen .....	65
8.3 Inkomensniveaus .....	67
<b>Bijlage 1: Begrotingen .....</b>	<b>69</b>
<b>Bijlage 2: Inkomsten .....</b>	<b>93</b>
<b>Bijlage 3: Verantwoording uitgaven .....</b>	<b>95</b>

# 1. Inleiding

## 1.1 Centrale vraag

In de notitie “Utrecht inclusief - Vernieuwing van de Utrechtse armoedeaanpak 2016 - 2019” is een nieuw pakket aan regelingen voor huishoudens met een laag inkomen weergegeven. Uitgangspunt van de nieuwe aanpak is dat armoede meestal niet op zichzelf staat, “maar ontstaat door andere problemen en leidt tot nieuwe problemen zoals stress, gezondheidsproblemen en eenzaamheid”. Daarom is gekozen voor een brede benadering van het armoedevraagstuk, waarbij met diverse partners in de stad wordt samengewerkt. Daarnaast is ervoor gekozen om sterk te monitoren op de effecten van de nieuwe armoedeaanpak.

Een onderdeel van deze effectmeting is de onderliggende Minima-effectrapportage van het Nibud. In een dergelijke rapportage wordt inzichtelijk gemaakt wat het effect is van landelijke en lokale inkomensondersteunende regelingen op de financiële positie van huishoudens met een laag inkomen.

In dit onderzoek worden twee scenario's uitgewerkt. Eerst wordt gekeken naar de oude situatie, zoals geformuleerd in het vorige armoedebeleid. Daarnaast wordt een scenario doorgerekend van de situatie waarin de vernieuwde Utrechtse armoedeaanpak volledig is doorgevoerd. Door beide scenario's naast elkaar te leggen wordt duidelijk wat de effecten zijn van zowel het oude als het nieuwe armoedebeleid op de financiële positie van huishoudens met een laag inkomen in de gemeente Utrecht.

Bekeken wordt welke groepen huishoudens met een laag inkomen er in Utrecht op voor- of achteruit gaan met het nieuwe armoedebeleid.

De centrale vraag van dit onderzoek luidt:

*Wat zijn het effecten van zowel het oude armoedebeleid als de vernieuwde armoedeaanpak van de gemeente Utrecht op de financiële positie van huishoudens met een laag inkomen en hoe verhouden deze zich tot elkaar?*

Naast gemeentelijke regelingen, worden ook landelijke regelingen zoals huur- en zorgtoeslag meegenomen. Op deze manier ontstaat een compleet beeld van de bestedingsruimte van diverse typen huishoudens met een laag inkomen in de gemeente Utrecht. Ook maakt deze rapportage een eventuele armoedeval inzichtelijk.

## 1.2 Kern minima-effectrapportage

In deze minima-effectrapportage wordt voor verschillende huishoudtypen de koopkracht inzichtelijk gemaakt. In overleg met de gemeente Utrecht is een keuze gemaakt voor de volgende 11 voorbeeldsituaties:

- a. Een alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd;
- b. Een alleenstaande oudere (AOW-gerechtigd);
- c. Een eenoudergezin met twee jonge kinderen (3 en 5 jaar);
- d. Een eenoudergezin met twee oudere kinderen (14 en 16 jaar);
- e. Een echtpaar zonder kinderen;
- f. Een ouder echtpaar (AOW-gerechtigd);
- g. Een echtpaar met twee jonge kinderen (3 en 5 jaar);
- h. Een echtpaar met twee oudere kinderen (14 en 16 jaar);
- i. Een echtpaar met vier kinderen (6, 8, 12 en 14 jaar);
- j. Een alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd met zorgvraag;
- k. Een alleenstaande oudere met een zorgvraag;

De rapportage laat zien welke effecten de landelijke en gemeentelijke maatregelen hebben op de koopkracht van de huishoudtypen bij verschillende inkomensniveaus, zowel bij het oude armoedebeleid als bij de vernieuwde armoedeaanpak. Voor elk van de 11 huishoudens worden berekeningen gemaakt bij de volgende inkomens:

- netto minimum inkomen (norm Participatiewet of AOW);
- 110 procent van het netto minimum inkomen;
- 125 procent van het netto minimum inkomen.

Onder netto minimum inkomen verstaan we het toepasselijk minimum inkomen voor een specifiek type huishouden. Voor een alleenstaande onder de AOW-leeftijd is dit gelijk aan 70 procent van het wettelijk minimumloon. Voor een alleenstaande vanaf de AOW-leeftijd is dit gelijk aan de hoogte van de AOW. Bij 110 en 125 procent van het netto minimum inkomen vermenigvuldigen we de toepasselijke bijstandsnorm met respectievelijk 1,1 en 1,25.

Het kan voorkomen dat een huishouden met een inkomen op 125 procent van het minimum hiervan minder overhoudt dan een huishouden op 110 procent van het minimum, omdat de eerste groep huishoudens buiten de regelingen voor financiële ondersteuning valt. Dit rapport maakt dit effect, de armoedeval, inzichtelijk.

De huur vormt in de meeste huishoudens de hoogste uitgave op de begroting. De huurprijzen in dit onderzoek zijn 490 euro voor eenpersoonshuishoudens en 575 euro voor meerpersoonshuishoudens. Deze huren zijn gebaseerd op de gemiddelde huurprijzen voor minima in Utrecht uit het CBS woononderzoek 2015.

Daarnaast wordt in tabelvorm gepresenteerd hoe de saldi er uitzien met een huur tot de aftoppingsgrens en een huur tot de maximale huurgrens.<sup>1</sup> De aftoppingsgrens is de huurprijs waarboven in principe geen huurtoeslag meer wordt verstrekt; over het bedrag onder de aftoppingsgrens wordt nog wel huurtoeslag verstrekt. Wie huurt boven de maximale huurgrens kan helemaal geen huurtoeslag krijgen.

### 1.3 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op de onderzoeksmethode. Hoofdstuk 3 geeft een toelichting op de lokale armoederegelingen zoals vastgelegd in het oude armoedebeleid. Vervolgens geeft hoofdstuk 4 de resultaten hiervan weer. In hoofdstuk 5 worden de uitgangspunten van de vernieuwde armoedeaanpak nader beschreven, waarna in hoofdstuk 6 de effecten hiervan op de onderzochte huishoudtypen worden gepresenteerd. Hoofdstuk 7 geeft de conclusies weer: wat zijn de effecten van zowel het oude armoedebeleid als de vernieuwde armoedeaanpak op de financiële positie van huishoudens met een laag inkomen en hoe verhouden beide aanpakken zich tot elkaar?

Tot slot wordt in hoofdstuk 8 een vergelijking gemaakt met de minima-effectrapportage die is uitgevoerd in 2013.

In de bijlagen wordt meer informatie gegeven over bronnen van de referentiecijfers en de inkomensopbouw.

---

<sup>1</sup> De aftoppingsgrens ligt voor een- en tweepersoonshuishoudens op 586,68 euro en voor meerpersoonshuishoudens op 628,76 euro. De maximale huurgrens is 710,68 per maand.



## 2. Onderzoeksmethode: begrotingen

### 2.1 Inleiding

Om het effect van armoederegelingen op de financiële positie van huishoudens te berekenen, maakt het Nibud gebruik van **begrotingen**. Uit deze begrotingen zijn de **inkomsten en uitgaven** van de huishoudens af te lezen.

De begrotingen in deze rapportage zijn gemaakt voor 11 verschillende huishoudtypen op drie verschillende inkomensniveaus. Hierbij gaan we ervan uit dat huishoudens in een huurwoning leven.

De begrotingen zijn voor groepen van huishoudens. De bedragen in de begrotingen zijn **gemiddelden**; in werkelijkheid zal de financiële situatie van de individuele huishoudens er anders uitzien. De begroting laat dus niet zien in hoeverre een individueel huishouden een sluitende begroting heeft. Wel wordt duidelijk in hoeverre een groep huishoudens een sluitende begroting heeft. Bij het opstellen van de begrotingen wordt geen rekening gehouden met schulden, omdat daarover niets algemeen te zeggen valt. Schulden komen echter vaak voor onder mensen met lage inkomens.

Alle begrotingen zijn **maandbegrotingen**, waarbij de inkomsten en uitgaven zijn omgerekend naar gemiddelde maandbedragen. In de praktijk kunnen er flinke verschillen zijn tussen de maanden van het jaar. Vakantiegeld wordt bijvoorbeeld jaarlijks uitgekeerd, maar wordt in deze rapportage uitgedrukt in een maandelijks bedrag. Het inkomen is in iedere begroting een vast gegeven.

**De uitgavenkant vullen we in volgens de methode van het basispakket en het restpakket.**

### 2.2 Basispakket & Restpakket

- Het **basispakket**: alle uitgaven die als noodzakelijk kunnen worden beschouwd, zoals kosten voor wonen, kleden, voeden, gezondheid, zekerheid (verzekeringen) en informatie (telefoon, internet en tv).
- Het **restpakket**: het bedrag dat overblijft nadat alle uitgaven uit het basispakket zijn gedaan, is bestemd voor de meer vrije bestedingen. De uitgaven in het restpakket worden in twee delen gesplitst: de uitgaven voor **sociale participatie** (bijvoorbeeld kosten voor vervoer, bezoek ontvangen, vakantie of sporten) en de overige uitgaven.

In bijlage 3 staan de uitgangspunten en de samenstelling van het basis- en het restpakket beschreven. Het basispakket en het restpakket zijn op bepaalde punten verschillend voor de diverse huishoudtypen. Een alleenstaande staat immers voor andere kosten dan bijvoorbeeld een gezin met kinderen.

De overige uitgaven van het restpakket zijn andere uitgaven die niet in het basispakket en het pakket sociale participatie zitten. In dit onderzoek zijn dat kosten voor een huisdier, de kosten voor woon-werkverkeer en zakgeld voor de kinderen (bedragen zijn gebaseerd op regulier onderzoek van het Nibud).

Sociale participatie wordt door velen als noodzakelijk beschouwd en is in de gemeente Utrecht onderdeel van het minimabeleid.

Naast de noodzakelijke uitgaven van de pakketten zijn er in individuele gevallen moeilijk of niet-vermijdbare uitgaven. Dit zijn uitgaven die voor een bepaald persoon **onontkoombaar** zijn. Bijvoorbeeld wanneer iemand een speciaal dieet moet volgen. Voor dit soort uitgaven is individuele bijzondere bijstand mogelijk. Individuele bijzondere bijstand is het vangnet door dergelijke kostenposten, maar is niet in de begrotingen opgenomen, omdat dit afhankelijk is van de persoonlijke situatie.

## 2.3 Uitgavensoorten

In alle begrotingen onderscheidt het Nibud drie soorten uitgaven:

### VASTE LASTEN

- Dit zijn periodiek terugkerende uitgaven, waarbij het bedrag veelal elke periode hetzelfde is. Vaak is er een contract afgesloten voor deze uitgaven.

Voorbeelden zijn de huur, energiekosten en verzekeringen.

### RESERVERINGSUITGAVEN

- Dit zijn uitgaven die niet iedere maand terugkomen. De bedragen voor de verschillende reserveringsuitgaven zou een huishouden in principe maandelijks opzij moeten zetten om deze onregelmatige uitgaven direct te kunnen betalen.

Voorbeelden hiervan zijn de kosten voor inventaris en kleding.

## HUISHOUDELIJKE UITGAVEN

- Dit zijn regelmatig terugkerende uitgaven, waarvan het bedrag per keer (per aankoopbeurt) verschilt.

Voorbeelden zijn voeding, was- en schoonmaakartikelen, persoonlijke verzorging.

In deze rapportage wordt gerekend met **minimale bedragen** die huishoudens nodig hebben om deze uitgaven te kunnen betalen.

Voor de uitgaven is waar mogelijk uitgegaan van **lokale tarieven**. Voorbeelden hiervan zijn de tarieven voor heffingen, de premie van de collectieve zorgverzekering en de kosten van de peuterspeelzaal.

## 2.4 Inkomsten

In deze rapportage worden op drie inkomensniveaus begrotingen opgesteld voor de betreffende voorbeeldhuishoudens: het minimum inkomen (bijstand/AOW-uitkering), 110 procent en 125 procent van het netto minimum inkomen.

Met bijstandsniveau wordt in deze rapportage bedoeld de norm op grond van de Participatiewet, artikel 5 lid 1 sub c.

Bij zowel het oude als het vernieuwde armoedebeleid wordt gerekend met de normbedragen van 2016.

Uitgangspunt in deze rapportage is het totaal besteedbaar maandinkomen. In de begrotingen is geen rekening gehouden met eigen vermogen of eventuele inkomsten daaruit.

Hoe deze regelingen doorwerken in de begrotingen en wat de invloed is op het inkomen van de verschillende huishoudens is te zien in bijlage 1.

In de rapportage wordt verondersteld dat de huishoudens maximaal gebruik maken van alle regelingen die op hen van toepassing zijn.

In bijlage 2 staat aanvullende informatie over de gekozen uitgangspunten bij de inkomens.

## 2.5 De begrotingen

Volgens de methodiek die hierboven staat beschreven, worden de begrotingen opgesteld. Deze begrotingen staan in bijlage 1.



## 3. Armoedebeleid vóór 2016

In dit hoofdstuk worden inkomensondersteunende regelingen voor minima beschreven. Het gaat om de landelijke regelingen uit 2016 en gemeentelijke regelingen zoals deze golden onder het vorige armoedebeleid. Paragraaf 3.1 beschrijft de landelijke regelingen; in paragraaf 3.2 komen de lokale armoederegelingen aan bod. Per regeling wordt een korte beschrijving gegeven van de belangrijkste kenmerken en voorwaarden.

### 3.1 Landelijk minimabeleid

Bij het opstellen van de begrotingen worden de landelijke heffingskortingen (algemene heffingskorting, arbeidskorting, inkomensafhankelijke combinatiekorting en de ouderenkorting), landelijke toeslagen (zorgtoeslag, huurtoeslag, kinderopvangtoeslag, kindgebonden budget) en de kinderbijslag in de berekeningen opgenomen.

### 3.2 Lokaal minimabeleid

Naast de landelijke inkomensondersteunende maatregelen heeft de gemeente Utrecht voor huishoudens met een laag inkomen ook lokaal minimabeleid. De regelingen die worden opgenomen in de berekeningen komen in de volgende paragrafen aan bod.

#### 3.2.1 Kwijtscheldingsbeleid

In de gemeente Utrecht kan kwijtschelding worden aangevraagd voor de afvalstoffenheffing, de rioolheffing eigenaren (niet van toepassing in deze rapportage, omdat we ervan uitgaan dat de huishoudens in een huurwoning wonen) en de hondenbelasting voor maximaal twee honden.

De gemeente toetst bij het vaststellen van de kwijtschelding aan 100 procent van de norm op grond van de Participatiewet. Dat wil zeggen dat, afhankelijk van het vermogen, huishoudens met een inkomen op bijstandsniveau in principe geen gemeentelijke heffingen hoeven te betalen. Bij een inkomen hierboven wordt de betalingscapaciteit berekend door het inkomen te verminderen met het norminkomen. Er vindt een correctie plaats voor de eigen uitgaven aan huur, voor premies van de ziektekostenverzekering, voor alimentatie en voor bepaalde afbetalingen op belastingschulden.

Vanaf 2012 kunnen gemeenten bij de berekening van de betalingscapaciteit ook rekening houden met de kosten van kinderopvang. De gemeente Utrecht maakt van deze mogelijkheid geen gebruik.

Bij het waterschap is kwijschelding mogelijk voor de zuiveringsheffing en de watersysteemheffing ingezetenen. Bij de berekening van de kwijschelding hanteert het waterschap, net zoals de gemeente, de norm van maximaal 100 procent van de bijstandsnorm.

Er is één gezamenlijke aanslag voor de gemeentelijke heffingen en de waterschapslasten, de betalingscapaciteit wordt dus maar één keer berekend, namelijk over de aanslag in zijn geheel.

### 3.2.2 Collectieve (aanvullende) zorgverzekering

Het verzekeren tegen ziektekosten is voor iedereen wettelijk verplicht. Daarom biedt de gemeente Utrecht inwoners met een laag inkomen een collectieve zorgverzekering aan bij zorgverzekeraar Zilveren Kruis/Achmea. Om voor deelname aan de collectieve zorgverzekering in aanmerking te komen, hanteert de gemeente Utrecht een inkomensgrens van 125 procent van de toepasselijke bijstandsnorm.

De premie voor 2016 bedraagt 101,24 euro per maand voor de basisverzekering. Op de basisverzekering geeft Zilveren Kruis een collectiviteitskorting van 7,5 procent en de gemeente betaalt mee aan de premie. Daarnaast kan gekozen worden voor een op de doelgroep toegesneden aanvullende verzekering. Er is een keuze mogelijk uit drie pakketten. De kosten van deze aanvullende verzekeringen bedragen in euro's:

	<b>Pakket 1</b>	<b>Pakket 2</b>	<b>Pakket 3</b>
Basisverzekering	101,24	101,24	101,24
Aanvullend pakket	9,00	17,55	36,00
Afkoop eigen risico	--	25,61	25,61
Tandartsverzekering	7,95	7,95	12,25
Bijdrage gemeente	--	6,55	11,55
<b>Totaal</b>	<b>118,19</b>	<b>145,80</b>	<b>163,55</b>

In de begrotingen rekenen we met pakket 3. Hiermee wordt de (financieel) meest ongunstige situatie weergegeven, waarmee de gemeente zicht krijgt op de situatie van huishoudens die zich uitgebreider (moeten) verzekeren. Dit pakket wordt bij de gemeente Utrecht ook het meest gekozen.

De kosten van de zorgverzekering zijn opgenomen onder de posten "zorgverzekering basis" en "zorgverzekering aanvullend". De post "eigen risico" is op nul gezet, omdat het eigen risico in pakket 2 en 3 is herverzekerd. De bijdrage van de gemeente wordt meegenomen tot en met een inkomen van 110 procent van de norm, zoals in het oude minimabeleid gebruikelijk was.

### 3.2.3 Individuele inkomenstoelage

De individuele inkomenstoelage in de gemeente Utrecht is bedoeld voor huishoudens tussen de 21 jaar en de AOW-gerechtigde leeftijd, die gedurende een periode van drie jaar of langer over een inkomen beschikken dat niet hoger is dan 110 procent van de geldende bijstandsnorm.

Voorwaarde om voor de individuele inkomenstoelage in aanmerking te komen, is dat er geen zicht op inkomensverbetering is en dat men hiervoor voldoende inspanningen heeft verricht. Studenten, verpleeghuisbewoners en dak/thuislozen komen niet in aanmerking voor de individuele inkomenstoelage. Daarnaast geldt er een vermogensgrens.

De hoogte van de individuele inkomenstoelage bedraagt per jaar:

- 378 euro voor een alleenstaande;
- 486 euro voor een alleenstaande ouder;
- 540 euro voor paren;
- 607 euro voor echtparen (of daarmee gelijkgestelden) met minimaal 2 kinderen waarvan 1 kind tussen 12 en 18 jaar is.

Bij de resultaten van deze rapportage wordt een vergelijking gemaakt tussen huishoudens die in aanmerking komen voor de individuele inkomenstoelage en huishoudens die hier geen recht op hebben.

### 3.2.4 Energieregeling voor ouderen

Voor huishoudens vanaf de AOW-gerechtigde leeftijd met een laag inkomen geldt een tegemoetkoming in de energiekosten van 165 euro per jaar. Deze regeling is bedoeld voor huishoudens met een inkomen tot en met 110 procent van de toepasselijke norm. Evenals de individuele inkomenstoelage wordt deze tegemoetkoming in een aparte kolom zichtbaar gemaakt.

### 3.2.5 Woonlastenfonds

Huurders in de gemeente Utrecht die een netto huur (rekenhuur minus huurtoelage) betalen die hoger is dan de normhuur van het Woonlastenfonds konden een bijdrage krijgen uit het fonds. De normhuur is afhankelijk van het huishoudtype (één- of /meerpersoons) en van de leeftijd (onder of boven de AOW-grens).

De maximale bijdrage is 75 euro per maand.

Tabel 1. Maximale normhuur Woonlastenfonds

	Onder AOW-lft	Vanaf AOW-lft
Eenpersoonshuishouders	207,15	217,50
Meerpersoonshuishouders	298,50	283,94

Het bovenstaande kan worden toegelicht aan de hand van een aantal rekenvoorbeelden:

#### Rekenvoorbeeld 1

Een alleenstaande met een bijstandsuitkering en een huur van 600 euro.

De berekening: 600 euro min 298 euro huurtoeslag min de normhuur van 207,15 euro = 94,85 euro. De bijdrage is maximaal 75 euro. Dat bedrag wordt uitgekeerd.

#### Rekenvoorbeeld 2

Paar, beiden 40 jaar oud met een bijstandsuitkering en een huur van 600 euro.

De berekening: 600 euro min 293 euro huurtoeslag min de normhuur van 298,50 euro = 8,50 euro. Dat bedrag wordt uitgekeerd.

De bijdrage uit het Woonlastenfonds is, voor huishoudens die hiervoor in aanmerking kwamen, opgenomen bij de inkomsten onder de post "Woonlastenfonds".

### 3.2.6 U-pas

Huishoudens met een inkomen tot en met 125 procent van het bijstandsinkomen komen in aanmerking voor de U-pas. Voor kinderen tot en met 17 jaar geldt het inkomen van de ouders. Jongeren vanaf 18 jaar kunnen zelf een U-pas aanvragen op basis van hun inkomen.

De invulling van de U-pas is in de vernieuwde aanpak gewijzigd. Hieronder volgt de beschrijving zoals deze gold in het oude beleid:

#### *Sociale, culturele en sportieve activiteiten*

Met de U-pas ontvingen inwoners een persoonlijk budget voor een bijdrage in de kosten die gemaakt worden aan sociale, culturele en sportieve activiteiten.

Dit budget was afhankelijk van de leeftijd van de inwoner. Kinderen van nul tot en met 17 jaar kwamen in aanmerking voor een bedrag van 225 euro per jaar, voor volwassenen was dat 120 euro.

Ook was er een korting voor de bibliotheek. De kosten hiervan waren 7,50 euro per jaar in plaats van 28,50 euro. Er waren ook kortingen mogelijk op theatervoorstellingen.

Deze vergoedingen vanuit de U-pas zijn verrekend met de post "sociale participatie".

### *School€xtra*

Voor huishoudens met kinderen tussen 4 en 18 jaar met een U-pas stelde de gemeente Utrecht geld beschikbaar voor de betaling van schoolactiviteiten. De tegemoetkoming was voor basisscholieren 50 euro per jaar per kind. Voor kinderen in voorgezet onderwijs was er een tegemoetkoming van 100 euro per jaar.

Deze bedragen zijn in de begrotingen verrekend met de post “onderwijs”.

### *Compu4school*

Voor een kind in groep 8, dat het volgende jaar begint aan het voortgezet onderwijs, stelde de gemeente Utrecht een computer met printer beschikbaar. Daarnaast kreeg het gezin eenmalig 100 euro voor de kosten van een internetabonnement. Het huishouden moest hiervoor beschikken over een U-pas.

De verstrekking gold voor een periode van vijf jaar. Was er na die periode opnieuw een kind in het huishouden dat aan het voortgezet onderwijs ging beginnen, dan kon opnieuw een computer worden verstrekt.

De computerregeling is verrekend met de post “inventaris”, de vergoeding voor internet is verrekend met de post “televisie/internet”. De genoemde bedragen zijn gedeeld door vijf, omdat de vergoeding gold voor een periode van vijf jaar.

### 3.2.7 Kinderopvang en peuterspeelzaal

Op grond van de Wet kinderopvang kunnen ouders van kinderen tot twaalf jaar een tegemoetkoming toegekend krijgen voor de kosten van kinderopvang. Vervolgens resteert een eigen bijdrage voor deze kosten.

De gemeente keert een vergoeding in de eigen bijdrage uit aan ouders die:

- een bijstands- of Anw<sup>2</sup>-uitkering hebben én een re-integratietraject volgen of een uitkering als aanvulling op een inkomen uit werk hebben. De hoogte van de compensatie bedraagt vijf procent van de totale kosten kinderopvang per kind. Dit komt ongeveer overeen met de helft van de eigen bijdrage.
- vanuit de bijstandsuitkering volledig uitstromen naar werk. Zij kunnen gebruik maken van een eenmalig tegemoetkoming van 300 euro.
- jonger zijn dan 27 jaar, zonder startkwalificatie, die geen recht hebben op een bijstandsuitkering en terug naar school wordt geleid. Zij kunnen gebruik maken van een tegemoetkoming die gelijk is aan de eigen bijdrage.

In de begrotingen wordt niet van een van bovengenoemde situaties uitgegaan. Bij een inkomen boven bijstandsniveau gaan we ervan uit dat de alleenstaande ouder enkele

---

<sup>2</sup> Anw = Algemene nabestaanden wet

dagen per week werkt en gebruik maakt van de kinderopvang. Bij 110 procent van het minimum inkomen wordt gerekend met 20 uur kinderopvang per week, bij een inkomen op 125 procent wordt uitgegaan van 30 uur kinderopvang.

Een alleenstaande ouder met een (bijstands)uitkering hoeft geen gebruik van de kinderopvang te maken, tenzij deze ouder een re-integratietraject volgt, waar in deze rapportage niet van wordt uitgegaan. Daarom zijn in de begrotingen op 100 procent geen kosten voor kinderopvang opgenomen. Wel rekenen we een bedrag voor de peuterspeelzaal.

Ook echtparen zonder werk (met een bijstandsuitkering) of echtparen waarvan een van beide partners werkt (met een inkomen van 110 en 125 procent van de norm), zullen geen gebruik maken van de kinderopvang, maar van de peuterspeelzaal. De ouderbijdrage voor de peuterspeelzaal is inkomensafhankelijk en varieert van 85 euro per jaar voor een alleenstaande ouder met een bijstandsinkomen tot 135 euro per jaar voor echtparen met een inkomen van 100 tot 125 procent van de bijstandsnorm. De kosten voor kinderopvang en de peuterspeelzaal zijn in de begrotingen opgenomen onder de post "schoolkosten/kinderopvang". De kinderopvangtoeslag die de betreffende huishoudens ontvangen is in de begrotingen opgenomen bij de inkomsten.

### 3.2.8 Individuele bijzondere bijstand

De gemeente Utrecht verstrekt voor bijzondere en noodzakelijke kosten individuele bijzondere bijstand. Bij het vaststellen van de hoogte van de individuele bijzondere bijstand wordt de volgende draagkrachtberekening gehanteerd:

- 5 procent voor een inkomen tot en met 110 procent van de van toepassing zijnde bijstandsnorm;
- 30 procent voor een inkomen groter dan 110 procent, maar kleiner dan of gelijk aan 200 procent van de toepassing zijnde bijstandsnorm;
- 100 procent voor een inkomen groter dan 200 procent van de van toepassing zijnde bijstandsnorm.

De individuele bijzondere bijstand wordt in dit onderzoek niet meegenomen omdat deze sterk afhankelijk is van de persoonlijke situatie. Uitzondering zijn de huishoudtypen met een zorgvraag. Bij deze huishoudtypen gaan we uit van een aantal veronderstellingen (zie ook paragraaf 3.3). Indien voor een of meer van deze voorzieningen individuele bijzondere bijstand kan worden aangevraagd, wordt dit meegenomen in de begroting. Overige verstrekkingen vanuit de individuele bijzondere bijstand worden, net als bij de andere huishoudtypen, niet meegenomen.

## 3.3 Huishoudens met een zorgvraag

In dit onderzoek worden tevens twee huishoudens met een zorgvraag onderzocht: een alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd en een alleenstaande vanaf de AOW-gerechtigde leeftijd. Hieronder wordt eerst dieper ingegaan op de regelingen van de gemeente Utrecht voor huishoudens met een zorgvraag. Daarna wordt het profiel van deze huishoudtypen nader omschreven en wordt bekeken wat het effect van de zorgvraag is op de maanbegroting van deze huishoudens.

### 3.3.1 Collectieve zorgverzekering

Zoals in paragraaf 3.2.2 staat beschreven, kent de gemeente Utrecht een uitgebreide zorgverzekering waar huishoudens met extra zorgkosten gebruik van kunnen maken. Via dit pakket is onder meer het verplicht eigen risico van 385 euro per jaar herverzekerd.

### 3.3.2 Regeling tegemoetkoming zorgkosten (Wmo regeling)

Inwoners die over het jaar 2013 een tegemoetkoming hebben ontvangen in het kader van de Wet tegemoetkoming chronisch zieken en gehandicapten (Wtcg) dan wel de Compensatieregeling Eigen Risico (CER), konden in 2015 en 2016 bij de gemeente een tegemoetkoming aanvragen. Om hiervoor in aanmerking te komen mag het (gezamenlijk) verzamelinkomen over 2013 niet hoger zijn dan 39.000 euro. De tegemoetkoming bedraagt 200 euro per persoon die in aanmerking komt per jaar en is in de begroting opgenomen onder de post “forfaitaire vergoeding”.

### 3.3.3 Uitgangspunten huishoudens met zorgvraag

Om de begrotingen voor huishoudens met een zorgvraag op te stellen, moeten zogenoemde zorgprofielen worden opgesteld. Dan kan bepaald worden wat voor deze huishoudens de extra kosten zijn, en welke vergoedingen daar tegenover staan. De profielen zijn opgesteld door het Nibud, in samenspraak met leder(In)<sup>3</sup>.

Het profiel voor het huishouden onder de AOW-gerechtigde leeftijd ziet er als volgt uit:

- Stofwisselingsziekte
- Longproblemen
- Hoog medicijngebruik (deels eigen bijdrage voor betalen)
- Rolstoelgebonden
- 2 uur huishoudelijke verzorging per week
- 12 uur persoonlijke verzorging per week

<sup>3</sup> leder(In) is een vereniging die zich voornamelijk bezig houdt met de belangenbehartiging van chronisch zieken en gehandicapten (de voormalige CG-Raad).

- 4 uur verpleging per week
- Personenalarmering
- Gebruik belbus / collectief vervoer
- Woningaanpassing (drempels weg, verhoogde WC)

Voor het huishouden vanaf de AOW-gerechtigde leeftijd geldt het volgende zorgprofiel:

- Herstellende van herseninfarct
- Hartklachten
- Natriumbeperkt dieet
- Bril
- Gehoorapparaat
- Rollator
- Een medicijn dat door de aanvullende zorgverzekering vergoed wordt
- Lichte vorm van incontinentie
- Maakt gebruik van tafeltje-dek-je (vijf maaltijden per week)
- 3 uur huishoudelijke verzorging per week
- 14 uur persoonlijke verzorging per week
- 4 uur verpleging per week
- Personenalarmering
- Gebruik belbus/collectief vervoer
- Woningaanpassing (drempels weg, verhoogde wc)

Gezien het bovenstaande, zal de begroting van de beide alleenstaanden met een zorgvraag op diverse punten afwijken van de standaardbegrotingen:

- De **huishoudelijke verzorging** is in de gemeente Utrecht een maatwerkvoorziening. Voor de maatwerkvoorziening geldt een inkomensafhankelijke eigen bijdrage via het CAK.  
De eigen bijdrage is afhankelijk van het bijdrageplichtige inkomen, leeftijd en huwelijkse staat. De minimale eigen bijdrage bedraagt 19,40 euro per vier weken (21 euro per maand). Voor alleenstaande AOW-gerechtigden ligt het drempelinkomen op 16.887 euro per jaar, voor alleenstaanden onder de AOW-gerechtigde leeftijd is dit 22.486 euro per jaar. Bij een inkomen hierboven wordt de eigen bijdrage verhoogd met 8 procent van het inkomen boven het bijdrageplichtige inkomen.  
Voor de alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd ligt het bijdrageplichtige inkomen op alle onderzocht inkomensniveaus onder het

drempelinkomen. De eigen bijdrage is dan 21 euro per maand. Voor de alleenstaande oudere is alleen het inkomen op 125 procent hoger dan het drempelinkomen. De eigen bijdrage voor deze groep ligt op 24 euro per maand. Binnen de collectieve zorgverzekering wordt de eigen bijdrage Wmo voor de huishoudelijke hulp tot 375 euro per jaar vergoed. Dit betekent dat voor de huishoudens met een zorgvraag, die in aanmerking komen voor de collectieve zorgverzekering, er geen kosten zijn voor de huishoudelijke verzorging.

- Ook de **persoonlijke verzorging** is een maatwerkvoorziening vanuit de Wmo. Zoals hierboven vermeld wordt de eigen bijdrage Wmo door de collectieve zorgverzekering vergoed. Er komen dus geen extra kosten meer bij.
- De **verpleging** valt in het basispakket van de zorgverzekering. Hiervoor komen er dus geen extra kosten bij.
- Het huishouden met een zorgvraag maakt gebruik van **collectief vraagafhankelijk vervoer**. Het tarief voor de Regiotaxi in de gemeente Utrecht is vastgesteld op 0,55 euro per zone (Wmo-pas) en 3,90 euro voor OV-reizigers. We gaan ervan uit dat de alleenstaanden met een zorgvraag in aanmerking komen voor de Wmo-pas voor de Regiotaxi. Hierbij wordt gerekend met vier ritten per maand van 3 zones enkele reis. Verder gaan we ervan uit dat er geen gebruik wordt gemaakt van de fiets; deze kosten zijn daarom uit de begroting gehaald. De extra vervoerskosten zijn opgenomen onder de post “vervoer”.
- De **maaltijdvoorziening** zorgt voor meerkosten ten opzichte van de situatie waarin de warme maaltijd zelf wordt bereid. Voor deze meerkosten kan bijzondere bijstand worden verstrekt.  
De normale kosten van een maaltijd voor een volwassene bedragen 2,37 euro per maaltijd (gemiddelde bedrag voor man en vrouw). Dit bedrag blijft voor eigen rekening. Voor de resterende kosten wordt bijzondere bijstand verleend tot het bedrag van de werkelijke kosten. De kosten mogen niet hoger zijn dan 7,70 euro per maaltijd.  
In de begrotingen komen er voor voeding alleen die kosten bij, die uit de draagkracht voor de bijzondere bijstand zelf betaald moeten worden. We gaan hierbij uit van een maaltijd bij U-Centraal, inclusief soep of een toetje en een salade. De kosten komen dan uit op 4,85 euro per maaltijd. De meerkosten bedragen dan 2,48 euro per maaltijd (4,85 euro min 2,37 euro). Voor vijf dagen per week komt dit neer op 53,73 euro per maand. Op 110 procent is de

draagkracht vijf procent, wat neerkomt op 2,90 euro per maand. Op 125 procent is er een draagkracht van 30 procent, oftewel 52,10 euro per maand. Deze kosten zijn opgenomen onder de post “voeding”.

- Voor de extra **waskosten** in verband met incontinentie gaan we uit van twee keer per week extra wassen, wat neerkomt op 8,25 euro per maand. Voor deze kosten is in de gemeente Utrecht bijzondere bijstand mogelijk. In de begrotingen komen er geen extra kosten bij, omdat de draagkracht voor de bijzondere bijstand al in zijn geheel benut is voor de maaltijdvoorziening.
- De kosten voor de **personalarmering** worden vergoed vanuit de collectieve zorgverzekering. Ook hiervoor komen er in de begrotingen dus geen kosten bij.
- Voor de extra kosten van **medicijnen** voor de alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd rekenen we 200 euro op jaarbasis. Dit bedrag is door het Nibud en Ieder(in) vastgesteld in eerder onderzoek.<sup>4</sup> De kosten worden verrekend met de uitgavenpost “eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen”.
- De kosten voor een **woningaanpassing** (drempels weg, verhoogde WC), die vanuit de Wmo wordt toegekend, worden doorgegeven aan het CAK voor de inning van de eigen bijdrage. Het CAK berekent aan de hand van het inkomen en vermogen wat dan de eigen bijdrage wordt en de periode waarover men moet betalen. Deze eigen bijdrage wordt vervolgens door de collectieve zorgverzekering vergoed. In de begroting komen er daarom geen extra kosten bij voor de woningaanpassing.

De bovenstaande kosten en bijbehorende vergoedingen hebben betrekking op de zorgprofielen die als uitgangspunt voor deze minima-effectrapportage zijn gekozen. Uiteraard zal het zorgprofiel per individu verschillend zijn en daarmee zullen er dus ook verschillende kosten zijn.

In de gehanteerde zorgprofielen wordt bijvoorbeeld uitgegaan van een eigen bijdrage voor huishoudelijke verzorging. Echter, ook bijvoorbeeld dagbesteding valt onder de Wmo en ook hiervoor is een eigen bijdrage verschuldigd. Dit is niet in de begrotingen meegenomen, omdat de gekozen zorgprofielen hier niet om vragen.

---

<sup>4</sup> Koopkrachtberekeningen voor huishoudens met extra zorgkosten naar aanleiding van de Miljoenennota 2012, <http://www.nibud.nl/beroepsmatig/1146-2/>

## 4. Resultaten beleid vóór 2016

Dit hoofdstuk bevat de resultaten van het onderzoek over het oude armoedebeleid. Eerst komen de verschillen tussen de huishoudtypen in de gemeente Utrecht aan bod. Vervolgens worden de verschillende inkomensniveaus met elkaar vergeleken. Een en ander wordt schematisch weergegeven in tabel 2. Deze tabel geeft een overzicht van de bestedingsruimte die de onderzochte huishoudtypen hebben, nadat zij de uitgaven uit het basispakket en het restpakket hebben gedaan. In de laatste twee kolommen wordt het saldo weergegeven van huishoudens die in aanmerking komen voor inkomenstoeslag of de energieregeling. Een negatief saldo op de maandbegroting is in rood weergegeven. Indien een hoger inkomen leidt tot minder bestedingsruimte (de zogenoemde armoedeval) dan is dit bij het betreffende inkomensniveau aangegeven met een rood pijltje.

### 4.1 Resultaten per huishoudsamenstelling

#### 4.1.1 Vóór invulling van het restpakket

Uit de tweede kolom ('saldo na basispakket') blijkt dat de meeste onderzochte huishoudens voldoende inkomsten hebben om de noodzakelijke uitgaven uit het basispakket te bekostigen. Er zijn twee uitzonderingen: het paar met twee oudere kinderen kan op bijstandsniveau het basispakket niet bekostigen en het paar met vier kinderen kan dit niet op bijstandsniveau en niet op 110 procent van de norm.

#### 4.1.2 Na invulling van het restpakket

Wanneer ook naar de bestedingen in het restpakket wordt gekeken, krijgen meerdere huishoudentypen met tekorten op hun maandbegroting te maken.

Voor de alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd (zowel met als zonder zorgvraag) is het restpakket bij een inkomen op bijstandsniveau niet volledig te bekostigen.

Daarnaast geldt voor alle paren onder de AOW-gerechtigde leeftijd (zowel met als zonder kinderen) dat zij op alle onderzochte inkomensniveaus een negatief saldo hebben, als zij naast het basispakket het restpakket willen bekostigen. Dit geldt ook voor de alleenstaande ouder met oudere kinderen.

Het (negatieve) saldo loopt op tot 451 euro per maand voor het paar met vier kinderen met een inkomen op bijstandsniveau.

Tabel 2. Overzicht saldo inkomsten min uitgaven

<b>a. Alleenstaande</b>		<b>inclusief inkomstenstoeslag</b>			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ 97	€ -9	€ 128	€ 23	
110%	€ 194	€ 23	€ 225	€ 54	
125%	€ 197	€ 19	€ 197	€ 19	↓

<b>b. Alleenstaande oudere</b>		<b>inclusief energieregeling</b>			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ 273	€ 167	€ 286	€ 181	
110%	€ 262	€ 113	€ 276	€ 127	↓
125%	€ 292	€ 140	€ 292	€ 140	

<b>c. Alleenstaande, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar</b>		<b>inclusief inkomstenstoeslag</b>			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ 251	€ 91	€ 291	€ 132	
110%	€ 318	€ 92	€ 358	€ 133	
125%	€ 392	€ 160	€ 392	€ 160	

<b>d. Alleenstaande, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar</b>		<b>inclusief inkomstenstoeslag</b>			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ 101	€ -125	€ 142	€ -84	
110%	€ 199	€ -93	€ 239	€ -53	
125%	€ 292	€ -7	€ 292	€ -7	

<b>e. Paar zonder kinderen</b>		<b>inclusief inkomstenstoeslag</b>			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ 9	€ -143	€ 54	€ -98	
110%	€ 115	€ -103	€ 160	€ -58	
125%	€ 177	€ -41	€ 177	€ -41	

<b>f. Ouder paar zonder kinderen</b>		<b>inclusief energieregeling</b>			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ 242	€ 89	€ 256	€ 103	
110%	€ 296	€ 100	€ 310	€ 114	
125%	€ 398	€ 196	€ 398	€ 196	

<b>g. Paar, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar</b>		<b>inclusief inkomstenstoeslag</b>			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ 79	€ -127	€ 124	€ -82	
110%	€ 178	€ -95	€ 223	€ -50	
125%	€ 220	€ -52	€ 220	€ -52	↓

<b>h. Paar, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar</b>		<b>inclusief inkomstenstoeslag</b>			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ -48	€ -322	€ 2	€ -271	
110%	€ 50	€ -289	€ 101	€ -238	
125%	€ 93	€ -246	€ 93	€ -246	↓

<b>i. Paar met vier kinderen (6, 8, 12 en 14 jaar)</b>		<b>inclusief inkomstenstoeslag</b>			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ -105	€ -451	€ -54	€ -401	
110%	€ -6	€ -418	€ 44	€ -368	
125%	€ 36	€ -376	€ 36	€ -376	↓

j. Alleenstaande met zorgvraag		inclusief inkomenstoeslag			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ 89	€ -16	€ 121	€ 15	
110%	€ 186	€ 15	€ 218	€ 46	
125%	€ 189	€ 12 ↓	€ 189 ↓	€ 12 ↓	

k. Alleenstaande oudere met zorgvraag		inclusief energieregeling			
	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	
100%	€ 282	€ 176	€ 295	€ 190	
110%	€ 268 ↓	€ 119 ↓	€ 282 ↓	€ 133 ↓	
125%	€ 249 ↓	€ 97 ↓	€ 249 ↓	€ 97 ↓	

#### a. Alleenstaande

In Utrecht komt een alleenstaande met een bijstandsuitkering na invulling van het restpakket negen euro per maand tekort. Op 110 procent is er een positief saldo van 23 euro en op 125 procent is dit saldo 19 euro. Alleenstaanden kunnen hun kosten niet delen met anderen en hebben dus niet de schaalvoordelen waar (eenouder)gezinnen wel van profiteren. Nadat alle noodzakelijke uitgaven uit het basispakket zijn bekostigd, houden zij op bijstandsniveau te weinig inkomen over voor sociale participatie.

#### b. Alleenstaande oudere

Alleenstaanden vanaf de AOW-leeftijd hebben voldoende bestedingsruimte om alle uitgaven te betalen. Zij houden, na invulling van het restpakket, 167 euro over om vrij te besteden als zij alleen een AOW-uitkering hebben.

Het maandelijkse AOW-bedrag is hoger dan de bijstand waardoor deze huishoudens meer bestedingsruimte hebben.

#### c. Eenoudergezin met jonge kinderen (3 en 5 jaar)

Ook het eenoudergezin met twee jonge kinderen heeft voldoende inkomsten om naast de uitgaven uit het basispakket, de uitgaven uit het restpakket te kunnen bekostigen. Nadat alle uitgaven uit het basispakket en restpakket zijn betaald, houdt dit huishouden op bijstandsniveau 91 euro per maand over om vrij te besteden.

#### d. Eenoudergezin met twee oudere kinderen (14 en 16 jaar)

Het eenoudergezin met twee oudere kinderen komt op alle onderzochte inkomensniveaus te kort. Met een bijstandsuitkering komt dit gezin maandelijks 125 euro te kort. Op 110 procent van het minimum inkomen is het tekort 93 euro en op 125 procent is er nog 7 euro tekort.

Dat bij eenoudergezinnen met oudere kinderen tekorten ontstaan en bij een eenoudergezin met jongere kinderen niet, heeft te maken met het feit dat de kosten

voor oudere kinderen over het algemeen hoger zijn dan voor jonge kinderen. Dit geldt bijvoorbeeld voor voeding, kleding, schoolkosten en zakgeld. De hogere kinderbijslag en het hogere kindgebonden budget kunnen dit verschil niet compenseren.

*e. Paar zonder kinderen*

Het paar zonder kinderen kan op geen van de onderzochte inkomensniveaus het restpakket bekostigen. Een belangrijke oorzaak van dit tekort ligt in het feit dat een paar de kosten van twee volwassenen moet dragen, zoals de kosten van de zorgverzekering, kleding en voeding. De hogere bijstandsnorm voor een paar is veelal niet voldoende om deze extra kosten op te vangen.

*f. Ouder paar zonder kinderen*

Evenals de alleenstaande oudere, kan het AOW-gerechtigde paar alle uitgaven uit het restpakket bekostigen. Dit geldt voor alle onderzochte inkomensniveaus. Paren met alleen een AOW-uitkering houden maandelijks 89 euro vrij te besteden over.

*g. Paar met twee jonge kinderen (3 en 5 jaar)*

Het paar met twee jonge kinderen kan de uitgaven uit het restpakket niet bekostigen. Dit geldt voor alle onderzochte inkomensniveaus. Evenals bij het paar zonder kinderen, zijn het vooral de kosten voor twee volwassenen die het tekort veroorzaken. Daar komen de kosten voor de (jonge) kinderen nog bij.

*h. Paar met twee oudere kinderen (14 en 16 jaar)*

In paragraaf 4.1.1 is al aangegeven dat het paar met oudere kinderen op 100 procent te weinig ruimte heeft om alle uitgaven uit het basispakket te bekostigen. Op bijstandsniveau loopt dit tekort op tot 322 euro per maand, als ook alle uitgaven uit het restpakket gedaan zouden worden. Op 110 procent van de norm is er een tekort van 289 euro en op 125 procent is er nog een tekort 246 euro per maand. Zoals eerder aangegeven, weegt de hogere bijstandsnorm voor een paar niet op tegen de extra kosten van twee volwassenen. Hier bovenop komen de kosten voor twee oudere kinderen, die hoger liggen dan de uitgaven voor jonge kinderen.

*i. Paar met vier kinderen (6, 8, 12 en 14 jaar)*

Het paar met vier kinderen heeft van alle onderzochte huishoudtypen de minste bestedingsruimte. Wat geldt voor het paar met twee oudere kinderen, geldt in versterkte mate ook voor het paar met vier kinderen.

De gemeentelijke armoederegelingen in Utrecht werkten zeker in het voordeel van huishoudens met kinderen. De U-pas, School€xtra en Compu4school werkten allemaal

positief door op de begroting van paren met (oudere) kinderen. Dit alles is echter niet voldoende om de ongunstige Ausgangssituatie van dit gezin te compenseren.

*j. Alleenstaande met extra zorgkosten*

Zoals in paragraaf 3.3 is aangegeven wijkt de begroting van de alleenstaande met een zorgvraag op diverse punten af van de standaardbegrotingen.

Uiteindelijk heeft dit huishoudtype zeven euro minder te besteden dan de alleenstaande *zonder* zorgkosten. Dit verschil wordt veroorzaakt door de extra kosten aan vervoer en de eigen bijdrage aan medicijnen. Dit komt neer op een bedrag van 24 euro. Aan de inkomenskant ontvangt dit huishouden 17 euro extra vanuit de Regeling Tegemoetkoming Zorgkosten.

*k. Alleenstaande oudere met extra zorgkosten*

Ook de alleenstaande oudere met een zorgvraag maakt extra kosten. Toch houdt de oudere met een zorgvraag op AOW-niveau en op 110 procent iets meer over. De meeste zorgkosten worden gecompenseerd door de zorgverzekering of de bijzondere bijstand (maaltijdvoorziening en waskosten). De extra kosten die overblijven (8 euro voor vervoer) worden meer dan gecompenseerd door de tegemoetkoming zorgkosten, van 17 euro per maand.

Bij een inkomen op 125 procent van de norm houdt de oudere met zorgvraag wel minder over, vanwege de aanwezige draagkracht. De extra kosten die gemaakt worden voor het gebruik van de maaltijdvoorziening moeten dan voor grootste deel zelf betaald worden. Ondanks dat blijft het saldo voor de alleenstaande oudere met extra zorgkosten ook bij een inkomen van 125 procent positief.

## 4.2 Resultaten per inkomensniveau

Voor elk huishoudtype zijn verschillende inkomensniveaus doorgerekend. Naast het minimum inkomen zijn inkomens op 110 en 125 procent van het netto minimum inkomen gespecificeerd.

Soms leidt een hoger inkomen tot een beperktere bestedingsmogelijkheid. Dit komt doordat landelijke en gemeentelijke inkomensondersteunende maatregelen, zoals huurtoeslag en kwijtschelding van gemeentelijke heffingen, er niet op voorhand toe leiden dat een huishouden meer te besteden heeft bij een hoger inkomen. In dat geval is sprake van een armoedeval. Deze situatie ontstaat vaak wanneer huishoudens vanuit een uitkering uitstromen naar betaald werk. Op dat moment nemen de kosten door werk toe en komen diverse inkomensondersteunende regelingen (gedeeltelijk) te vervallen.

Bij huishoudens boven de AOW-gerechtigde leeftijd wordt officieel niet gesproken van een armoedeval, omdat deze gewoonlijk niet uitstromen van een uitkering naar betaald werk. Toch kan er bij hen ook sprake zijn van een geringere bestedingsmogelijkheid bij een hoger inkomen. Voor het gemak wordt dit ook als armoedeval aangemerkt.

#### 4.2.1 Vóór invulling van het restpakket

Na invulling van het basispakket (en vóór invulling van het restpakket) hebben de meeste onderzochte huishoudens meer bestedingsruimte naarmate hun inkomen toeneemt. De enige uitzondering is de alleenstaande oudere (zowel met als zonder zorgvraag). Dit huishouden houdt op AOW-niveau meer over dan op 110 procent van deze norm. Er zijn drie factoren die de lagere bestedingsruimte op 110 procent veroorzaken:

1. Een eerste oorzaak is de gehanteerde systematiek binnen dit onderzoek. Op 100 procent gaan we uit van een volledige AOW-uitkering, terwijl op 110 procent gerekend wordt op basis van de bijstandsnorm voor AOW-gerechtigden. Deze laatste norm bepaalt immers of er gebruik gemaakt kan worden van gemeentelijke vergoedingen. Het inkomen op 110 procent is daarmee lager dan 1,1 maal de AOW-norm.
2. Daarnaast komt de alleenstaande oudere met alleen een AOW-uitkering in aanmerking voor een bijdrage uit het woonlastenfonds. Op 110 procent is het inkomen daarvoor te hoog.
3. Ten slotte ligt de huurtoeslag op 110 procent lager dan op 100 procent.

De alleenstaande oudere met een zorgvraag heeft bovendien op 125 procent minder bestedingsruimte dan op 110 procent. Dit wordt veroorzaakt door een lagere huur- en zorgtoeslag. Ook kan er op 125 procent geen gebruik meer worden gemaakt van kwijtschelding van gemeentelijke heffingen en van een gemeentelijke bijdrage voor de zorgverzekering. Deze factoren leiden nog niet tot een armoedeval. Echter, de oudere met een zorgvraag heeft daarnaast meer kosten voor voeding (de maaltijdvoorziening waarvoor op 125 procent draagkracht bijzondere bijstand aanwezig is).

#### 4.2.2 Na invulling van het restpakket

Na invulling van het restpakket wordt nog een armoedeval zichtbaar, namelijk bij de alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd (zowel met als zonder zorgvraag) op 125 procent. Dit wordt veroorzaakt door een lagere huurtoeslag en doordat de alleenstaande niet meer in aanmerking komt voor kwijtschelding van lokale lasten en voor de gemeentelijke bijdrage aan de zorgverzekering.

Daarnaast wordt de armoedeval bij de alleenstaande oudere op 110 nog iets groter dan na invulling van alleen het basispakket. Dit komt door de extra vervoerskosten die we hebben opgenomen in het restpakket. We zien over het algemeen dat huishoudens meer gaan uitgeven als hun inkomen en de bestedingsruimte toenemen. Voor ouderen is vervoer een belangrijke post waaraan vaak meer uitgegeven wordt dan minimaal noodzakelijk.

Ook voor huishoudens onder de AOW-gerechtigde leeftijd nemen we vanaf 110 procent extra vervoerskosten op voor woon-werkverkeer. Deze extra kosten leiden echter nergens tot een armoedeval.

#### 4.2.3 Individuele inkomenstoeslag

Huishoudens die langdurig van een laag inkomen moeten rondkomen, kunnen in aanmerking komen voor de individuele inkomenstoeslag (IIT). In de gemeente Utrecht geldt dit voor huishoudens met een inkomen tot en met 110 procent van de geldende bijstandsnorm die voldoen aan de voorwaarden zoals beschreven in paragraaf 3.2.3. Huishoudens boven de AOW-gerechtigde leeftijd komen in aanmerking voor de energieregeling (zie paragraaf 3.2.4).

In tabel 2 staan in de laatste twee kolommen de saldi van de inkomsten min de uitgaven uitgewerkt waarbij ook rekening is gehouden met de IIT en de energieregeling.

Uit de tabel valt af te lezen dat inclusief de inkomenstoeslag alleen het echtpaar met vier kinderen en een inkomen op bijstandsniveau nog tekort heeft **na invulling van het basispakket**. Zonder de inkomenstoeslag had ook het paar met twee oudere kinderen op bijstandsniveau een tekort na betaling van alle noodzakelijke uitgaven. Het paar met vier kinderen had, zonder IIT, zelfs op 110 procent nog een tekort. Inclusief de IIT houdt het huishouden met vier kinderen op 110 procent 44 euro per maand over om de uitgaven uit het restpakket te kunnen bekostigen. Op bijstandsniveau is er een tekort van 54 euro, zonder IIT was dit 105 euro.

De meest huishoudens die, **na invulling van het restpakket**, met een tekort te maken hebben, houden dit tekort ook als zij de individuele inkomenstoeslag ontvangen. Uitzondering is de alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd (zowel met als zonder extra zorgkosten) op bijstandsniveau. Bij deze huishoudens wordt het saldo positief dankzij de individuele inkomenstoeslag.

De tekorten die blijven zijn echter wel kleiner geworden. Zo is het tekort voor een alleenstaande ouder met oudere kinderen 41 euro per maand kleiner met IIT. Voor een paar met oudere kinderen neemt het tekort door de IIT met 51 euro per maand af.

Inclusief de IIT wordt er bij een aantal huishoudens een armoedeval zichtbaar op 125 procent. Dit geldt voor alle paren met kinderen (zowel voor als na invulling van het restpakket). Voor deze huishoudens geldt dat het inkomen op 110 procent inclusief IIT, hoger ligt dan op 125 procent, als geen gebruik meer van de IIT gemaakt kan worden. De armoedeval van de alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd (zowel met als zonder zorgvraag), die al zichtbaar was zonder IIT, wordt groter als ook de IIT wordt meegerekend. Bovendien wordt deze armoedeval inclusief IIT al zichtbaar vóór invulling van het restpakket; zonder IIT zagen we de armoedeval alleen na invulling van het restpakket.

Ook de armoedeval van de alleenstaande oudere met zorgvraag wordt op 125 procent groter, als ook de energieregeling wordt meegenomen.

### 4.3 Resultaten bij een hogere huur (per huishoudsamenstelling en inkomensniveau)

In de begrotingen, waarvan de resultaten zijn weergegeven in tabel 2, wordt gerekend met een gemiddelde huur van 490 euro voor eenpersoonshuishoudens en 575 euro voor meerpersoonshuishoudens.

Er zullen echter ook huishoudens zijn die in een (veel) duurdere huurwoning wonen. In de volgende tabel wordt weergegeven hoe het saldo eruit ziet bij een huur op de aftoppingsgrens en een huur op de maximale huurgrens, in vergelijking met het saldo bij de opgegeven huren (gemiddelde huur).

De aftoppingsgrens ligt voor een- en tweepersoonshuishoudens op 586,68 euro en voor meerpersoonshuishoudens op 628,76 euro per maand. De maximale huurgrens is voor alle huishoudens gelijk en ligt op 710,68 per maand.

Tabel 3. Overzicht saldo bij huur op gemiddeld, aftoppingsgrens en maximale huurgrens

a. Alleenstaande	Gemiddelde huur		Aftoppings huurgrens		Maximale huurgrens		
	saldo na basis- en restpakket		saldo na basis- en restpakket		saldo na basis- en restpakket		
100%	€	-9	€	-20	€	-94	
110%	€	23	€	11	€	-63	
125%	€	19 ↓	€	-14 ↓	€	-54	
b. Alleenstaande oudere							
		saldo na basis- en restpakket		saldo na basis- en restpakket		saldo na basis- en restpakket	
100%	€	167	€	168	€	94	
110%	€	113 ↓	€	79 ↓	€	5 ↓	
125%	€	140	€	133	€	59	

		Gemiddelde huur	Aftoppings huurgrens	Maximale huurgrens
<b>c. Alleenstaande, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar</b>				
		saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€	91	€ 82	€ 66
110%	€	92	€ 83	€ 67
125%	€	160	€ 151	€ 178

<b>d. Alleenstaande, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar</b>				
		saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€	-125	€ -134	€ -150
110%	€	-93	€ -102	€ -118
125%	€	-7	€ -16	€ 11

<b>e. Paar zonder kinderen</b>				
		saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€	-143	€ -147	€ -196
110%	€	-13	€ -107	€ -231
125%	€	-41	€ -41	€ -161

<b>f. Ouder paar zonder kinderen</b>				
		saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€	89	€ 86	€ 12
110%	€	100	€ 97	€ 22
125%	€	196	€ 193	€ 152

<b>g. Paar, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar</b>				
		saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€	-127	€ -136	€ -152
110%	€	-95	€ -113	€ -194
125%	€	-52	€ -64	€ -145

<b>h. Paar, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar</b>				
		saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€	-322	€ -330	€ -346
110%	€	-289	€ -307	€ -389
125%	€	-246	€ -258	€ -339

<b>i. Paar met vier kinderen (6, 8, 12 en 14 jaar)</b>				
		saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€	-451	€ -460	€ -476
110%	€	-418	€ -437	€ -518
125%	€	-376	€ -388	€ -469

<b>j. Alleenstaande met zorgvraag</b>				
		saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€	-16	€ -28	€ -102
110%	€	15	€ 4	€ -70
125%	€	12	€ -22	€ -62

<b>k. Alleenstaande oudere met zorgvraag</b>				
		saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€	176	€ 177	€ 103
110%	€	119	€ 85	€ 11
125%	€	97	€ 90	€ 16

Zoals te verwachten leidt een hogere huur tot een lager saldo. Echter, zeker wanneer vergeleken wordt met een huur op de aftoppingsgrens, zijn de verschillen niet heel groot. De hogere huur wordt in de eerste plaats gecompenseerd door een hogere huurtoeslag; vanaf de kwaliteitskortingsgrens (in 2016 is dit 409,92 euro) wordt 65 procent door de huurtoeslag gecompenseerd. Daarnaast was, als aan de voorwaarden werd voldaan, een hogere bijdrage uit het woonlastenfonds mogelijk. Ten slotte kan ook de kwijtschelding van gemeentelijke heffingen een rol spelen. Bij de berekening van de kwijtschelding wordt gecorrigeerd voor de kosten aan huur. Hoe hoger de huur, hoe lager de betalingscapaciteit. Bij een huur van 586 euro kan een huishouden nog wel in aanmerking komen voor kwijtschelding, terwijl dit bij een huur van 490 euro niet meer het geval is. Een voorbeeld is de alleenstaande oudere, die bij een inkomen op 125 procent en een huur van 490 euro niet meer in aanmerking komt voor kwijtschelding, terwijl dat bij een huur van 586 wel het geval is.

Wanneer een huur op de maximale huurgrens wordt genomen (710 euro) worden de verschillen groter. De huurtoeslag compenseert het verschil dan niet meer, of slechts in beperkte mate<sup>5</sup>. Bovendien was de compensatie vanuit het woonlastenfonds gemaximeerd tot 75 euro per maand. Hierdoor kunnen de verschillen met de gemiddelde huur flink oplopen. Voor de alleenstaande onder de AOW gerechtigde leeftijd, bij een inkomen op 110 en 125 procent, is de begroting niet meer positief, terwijl dit bij de oorspronkelijk gehanteerde huren wel zo was.

Voor de huishoudens die al met een negatief saldo te maken hadden, wordt het saldo nog negatiever.

Alle huishoudens boven de AOW-gerechtigde leeftijd (ook als sprake is van extra zorgkosten) en de alleenstaande ouder met jonge kinderen kunnen ook bij een huur op de maximale huurprijs de begroting nog rond krijgen.

De alleenstaande ouder met oudere kinderen, met een huur van 710 euro en een inkomen op 125 procent, eindigt ook met een positief saldo. Bij een lagere huur was dit niet het geval. Hier speelt de kwijtschelding van gemeentelijke heffingen weer een rol: bij een huur van 575 euro of 628 euro is op 125 procent geen kwijtschelding van gemeentelijke heffingen mogelijk. Hiervoor moet in totaal 41 euro per maand betaald worden. Bij een huur van 710 euro is de betalingscapaciteit slechts vijf euro per maand en wordt de rest kwijtgescholden. Hierdoor kan dit huishouden bij een maximale huur toch de begroting rond krijgen.

---

<sup>5</sup> Boven de aftoppingsgrens wordt in principe geen huurtoeslag meer verstrekt. In sommige gevallen wordt nog 40 procent huurtoeslag verstrekt. Dat is het geval bij eenpersoonshuishoudens en bij meerpersoonshuishoudens waarvan de huurder of een van de medebewoners op de peildatum de AOW-gerechtigde leeftijd heeft.

## 5. Vernieuwde armoedeaanpak

In hoofdstuk 3 zijn de gemeentelijke armoederegelingen beschreven zoals deze golden tot 2016. Vanaf 2016 wordt geleidelijk een nieuwe armoedeaanpak ingevoerd, zoals neergelegd in de notitie 'Utrecht inclusief – Vernieuwing van de Utrechtse armoedeaanpak 2016-2019'. In dit hoofdstuk wordt de vernieuwde armoedeaanpak nader beschreven, waarbij met name wordt ingegaan op wat er is veranderd ten opzichte van het vorige armoedebeleid.

Het spreekt vanzelf dat een wijziging van het armoedebeleid ook zal leiden tot andere effecten op bestedingsruimte van de onderzochte huishoudtypen, zoals deze zijn weergegeven in hoofdstuk 4. Een presentatie van de effecten van de vernieuwde armoedeaanpak volgt in hoofdstuk 6.

### 5.1 Uitgangspunten vernieuwde armoedeaanpak

De volgende uitgangspunten vormen de basis voor de nieuwe armoedeaanpak:

- Eenvoud: gemeentelijke regelingen en de toegang tot deze regelingen moeten eenvoudig zijn, zodat ze voor inwoners makkelijker te begrijpen en aan te vragen zijn.
- Vroegtijdig inzetten: voorkomen dat mensen in armoede terecht komen en schulden in een vroeg stadium aanpakken.
- Zelfredzaamheid: de aanpak heeft een activerende werking. Het stimuleren of versterken van de zelfredzaamheid van inwoners staat centraal. Mensen moeten bij voorkeur zichzelf financieel kunnen redden.
- Kinderen: er is speciale aandacht voor kinderen, zodat zij hun ontwikkelkansen kunnen benutten, ongeacht de financiële situatie van hun ouders.
- Leefwereld en gedrag: er wordt aangesloten bij de leefwereld van mensen en rekening gehouden met gedragsaspecten die meespelen rond het armoedevraagstuk.
- Maatschappelijke allianties sluiten: armoede is een breed en complex vraagstuk. De gemeente kan dat niet alleen aanpakken. Veel partijen in Utrecht zijn betrokken en hebben een belangrijke rol vanuit hun eigen ervaring en expertise. Er wordt daarom actief verbinding gezocht met inwoners, organisaties en ondernemers in Utrecht. Ook binnen de gemeente wordt verbinding gelegd met aangrenzende beleidsdomeinen.

## 5.2 Wat verandert er in de regelingen?

In de vernieuwde armoedeaanpak blijven een aantal regelingen (zoals beschreven in hoofdstuk 3) bestaan, maar in een aangepaste vorm. Andere regelingen verdwijnen en soms komt hier iets anders voor in de plaats. Deze wijzigingen worden hieronder beschreven.

### 5.2.1 Collectieve zorgverzekering voor minima

De collectieve zorgverzekering blijft bestaan en wordt uitgebreid met:

- Een aanvullend pakket voor mensen met lage zorgkosten (AV1);
- Een grotere maandelijkse premiebijdrage voor het meest uitgebreide pakket (AV3);
- Ook een maandelijkse premiebijdrage voor mensen met een inkomen van 110 tot 125 procent van de bijstandsnorm bij de pakketten AV2 en AV3;
- Inzet op openstellen van het meest uitgebreide pakket voor mensen met een middeninkomen (125-175 procent van de toepasselijke bijstandsnorm).

In de begrotingen van de vernieuwde armoedeaanpak wordt gerekend met dezelfde premies als bij het oude beleid. Een verschil is dat de gemeentelijke bijdrage in de vernieuwde aanpak doorloopt tot 125 procent van de geldende bijstandsnorm en terwijl in het oude beleid de gemeentelijke bijdrage gold tot en met een inkomen van 110 procent.

In 2015 en 2016 kregen Utrechters met hoge zorgkosten 200 euro vanuit de regeling Tegemoetkoming Zorgkosten. Deze regeling was tijdelijk in afwachting van de onderhandelingen met de zorgverzekeraar over middeninkomens. De ambitie is om alle middelen vanaf 2017 in te zetten binnen de collectieve ziektekostenverzekering, de premiebijdrage gaat dan omhoog. Momenteel is de precieze premiebijdrage nog niet bekend, ook deze is afhankelijk van onderhandelingen met de zorgverzekeraar over onder andere het openstellen van het uitgebreide pakket voor middeninkomens. Daarom rekenen we met een geschatte premiebijdrage van 14,25 euro voor de AV3. In het oude beleid was dit 11,55 euro.

### 5.2.2 U-pas

De U-pas blijft erop gericht om Utrechters met een laag inkomen te ondersteunen om te kunnen participeren. Voor kinderen verdwijnen de verschillende losse regelingen als School€extra en Compu4school. Deze gaan op in het U-pas Kindpakket, een persoonlijk budget voor participatie, waarmee meer keuzevrijheid ontstaat. Het budget kan op dezelfde onderdelen in worden gezet als voorheen.

De bedragen zijn:

- |   |                   |
|---|-------------------|
| ➤ 0 tot 4 jaar:                                   | 150 euro per jaar |
| ➤ 4 tot en met groep 8 basisonderwijs:            | 275 euro per jaar |
| ➤ Start (eerste klas) voortgezet onderwijs:       | 575 euro per jaar |
| ➤ Overig voortgezet onderwijs tot en met 17 jaar: | 325 euro per jaar |

Volwassenen behouden een budget van 120 euro, dat nu nog uitsluitend bedoeld is voor structurele sport- en cultuuractiviteiten.

De inkomensgrens voor de U-pas blijft op 125 procent van het sociaal minimum.

In de begrotingen zijn de betreffende vergoedingen vanuit de U-pas verrekend met de uitgavenpost "sociale participatie". Het budget voor de eerste klassers delen we door vijf en wordt toegevoegd aan het budget voor overig VO tot en met 17-jarigen, vergelijkbaar met de Compu4school-regeling.

### 5.2.3 GRIP budget, Individuele inkomenstoelage en de energieregeling voor ouderen

Er ligt een voorstel om de budgetten van de Individuele inkomenstoelage (IIT) en de energieregeling voor ouderen in 2017 op te laten gaan in het GRIP budget. De gemeente wil namelijk geen algemene, structurele financiële ondersteuning bieden, maar gerichte, incidentele ondersteuning. Dat gebeurt middels het GRIP budget. Het wordt preventief ingezet, waarmee schulden kunnen worden voorkomen.

Met het GRIP budget wil de gemeente mensen ondersteunen om een bepaalde levensgebeurtenis door te komen en het vervolgens financieel zelfstandig te redden. Het GRIP budget is beschikbaar voor mensen met een inkomen tot 125 procent van de toepasselijke bijstandsnorm. Deze grens is hoger dan bij de huidige IIT en de energieregeling voor ouderen (hier was de inkomensgrens 110 procent). De hoogte van het budget is 400 euro per huishouden per jaar.

Begin april 2016 is een pilot gestart om te onderzoeken wat het effect is als mensen die te maken hebben met een levensgebeurtenis in een vroeg stadium bereikt worden met advies en een financieel steuntje in de rug. De pilot liep tot en met juni 2016.

De gemeente stelde een budget van 400 euro ter beschikking als zich in de periode van 1 januari 2016 tot en met 30 juni 2016 een van de volgende levensgebeurtenissen voordeed:

- Echtscheiding, waaronder begrepen het beëindigen van een geregistreerd partnerschap en het aantoonbaar beëindigen van samenwoning;
- Onvrijwillig verlies van betaalde arbeid door ontslag.

Op basis van uitkomsten van de pilot en de resultaten van deze rapportage zal besloten worden of de invoering van het GRIP budget definitief zal plaatsvinden. Daarin zal ook worden meegenomen of andere levensgebeurtenissen (bijvoorbeeld arbeidsongeschikt worden of het overlijden van een partner) binnen de aanpak gaan vallen. De berekeningen in hoofdstuk 6 van deze MER gaan ervan uit dat het GRIP budget is ingevoerd zoals voorgesteld in de nota Utrecht Inclusief.

#### 5.2.4 Woonlastenfonds

Het woonlastenfonds was bedoeld voor huurders in de gemeente Utrecht die een netto huur betalen die hoger is dan de normhuur van het Woonlastenfonds (zie paragraaf 3.2.5). De regeling kent een relatief hoog aantal verstrekkingen per jaar, en legt daarom veel druk op het armoedebudget. Bovendien pakt de regeling niet de kern van het probleem aan: de hoge huurlasten in Utrecht.

Er is daarom voor gekozen om de regeling af te bouwen. De nieuwe instroom is inmiddels gestopt. Aan de huidige ontvangers werd de bijdrage uit het woonlastenfonds tot en met 30 juni 2016 verstrekt. Vervolgens wordt de bijdrage in vijf jaar afgebouwd. Hierbij worden drie groepen onderscheiden:

1. Huurders met een huur tot de aftoppingsgrens (587-628 euro, afhankelijk van de grootte van het huishouden): Voor deze groep wordt de bijdrage zeer geleidelijk afgebouwd, in een periode van vijf jaar. Bijdragen onder de 5 euro stoppen per 1 juli 2016. Bijdragen tussen de 5 en 10 euro stoppen op 1 juli 2017.
2. Huurders met een huur boven de aftoppingsgrens: de gemeente probeert voor deze groep huurverlaging te regelen door middel van onderhandelingen met de woningcorporaties. De bijdrage wordt voor deze groep voorlopig nog niet gewijzigd.
3. Een (zeer kleine) groep huurders met een huur boven de aftoppingsgrens in een aangepaste woning. Voor deze groep verandert er niets, zij blijven de bijdrage uit het woonlastenfonds ontvangen.

In de begrotingen laten we zien hoe de situatie er volgend jaar uit ziet, door de bijdrage uit het woonlastenfonds met een vijfde te verlagen. Ook laten we zien wat er met de begrotingen gebeurt als er helemaal geen bijdrage uit het woonlastenfonds meer verstrekt wordt. Hierbij moet de aantekening worden gemaakt dat dit geen realistisch beeld geeft. Als over vijf jaar het woonlastenfonds compleet is afgebouwd, zullen de cijfers uit de begrotingen er heel anders uit zien dan nu. De prijzen stijgen, evenals de uitkeringen en (landelijke) toeslagen kunnen omhoog of omlaag gaan. Het is goed om hiervan bewust te zijn, bij het 'lezen' van de resultaten.

## 6. Resultaten vernieuwde armoedeaanpak

In dit hoofdstuk worden de resultaten gepresenteerd van de effecten van de vernieuwde armoedeaanpak op de bestedingsruimte van de geselecteerde huishoudtypen.

We hebben er voor gekozen de resultaten van de huishoudens te presenteren nadat zowel de basisuitgaven als de restpakketuitgaven zijn gedaan. Dit om de vergelijking helder te maken. In het basispakket zijn bij de vernieuwde aanpak een aantal vergoedingen komen te vervallen (zoals School€extra, Compu4school) die bij het restpakket weer worden toegevoegd (het U-pas Kindpakket).

De bijgevoegde tabel geeft de saldi weer van de oude aanpak naast die van nieuwe aanpak. Dit doen we op twee manieren. Ten eerste een manier waarbij het woonlastenfonds met een vijfde is gekort en ten tweede een situatie waarbij het woonlastenfonds volledig is afgebouwd.

Daarnaast wordt de oude situatie, waarbij gebruik kon worden gemaakt van de individuele inkomstenstoeslag, vergeleken met de nieuwe situatie waarbij dit niet kan. Beide situaties worden ook vergeleken met de vernieuwde aanpak inclusief het GRIP budget.

### 6.1 Huishoudsamenstelling

Bij de vergelijking tussen het oude armoedebeleid en de vernieuwde aanpak 2017 (als het woonlastenfonds met een vijfde is afgebouwd), is te zien dat de huishoudens met oudere kinderen en de paren zonder kinderen een hoger saldo hebben dan bij het oude armoedebeleid.

De alleenstaanden onder de AOW-gerechtigde leeftijd hebben op 100 en 110 procent te maken met een lager saldo, de alleenstaanden ouderen hebben alleen op 100 procent een lager saldo. Het saldo van de huishoudens met jonge kinderen is op 100 en 110 procent vrijwel gelijk, op 125 procent gaat de alleenstaande met jonge kinderen er op vooruit, terwijl het paar met jonge kinderen juist achteruit gaat. De huishoudens met een zorgvraag gaan er op alle inkomensniveaus op achteruit.

De oorzaak van de lagere en hogere saldi verschilt per huishoudtype. Bij de alleenstaanden speelt de lagere vergoeding vanuit het woonlastenfonds een belangrijke rol. Vandaar ook dat alleenstaanden onder de AOW-gerechtigde leeftijd een lager saldo hebben bij zowel 100 als 110 procent (omdat zij bij deze inkomensniveaus voor een bijdrage uit het woonlastenfonds in aanmerking komen), terwijl de alleenstaande ouderen alleen bij een inkomen van 100 procenten bij het nieuwe beleid minder overhouden.

Voor de alleenstaanden met een zorgvraag, zowel onder als boven de AOW-gerechtigde leeftijd, komt daar het wegvallen van de regeling Tegemoetkoming Zorgkosten nog bij, hoewel dit voor een klein deel gecompenseerd wordt door een hogere premiebijdrage aan de collectieve zorgverzekering. De alleenstaande onder de AOW-leeftijd krijgt hierdoor bij een inkomensniveau van 110 procent met een negatief saldo te maken, waar dit voorheen niet zo was.

Gezinnen met jonge kinderen ontvangen iets minder vergoeding vanuit de U-pas. Bij dit laatste moet wel een kanttekening worden geplaatst. In de oude situatie kon een driejarig kind in aanmerking komen voor een bedrag van 225 euro. In de vernieuwde aanpak is dit 150 euro. In de begrotingen is met deze bedragen gerekend. Echter, in de praktijk bleek dat een driejarige het budget van 225 euro niet volledig opmaakte. Als met dit feit rekening wordt gehouden, zal de begroting van huishoudens met jonge kinderen er bij de vernieuwde armoedeaanpak waarschijnlijk iets beter uitzien dan in de oude situatie. Nu zijn de saldi op 100 en 110 procent nagenoeg gelijk.

Op 125 procent gaan alleenstaande ouders met jonge kinderen er iets op vooruit. Dit komt doordat de gemeentelijke bijdrage aan de collectieve zorgverzekering in de vernieuwde aanpak doorloopt tot 125 procent, terwijl dit in het oude beleid gold tot 110 procent. Dit speelt uiteraard ook bij alle andere onderzochte huishoudtypen, vandaar dat op 125 procent bijna alle huishoudtypen er op vooruit gaan.

Het paar met jonge kinderen gaat er in de nieuwe situatie op 125 procent juist op achteruit. Dat komt onder andere omdat dit huishouden meer moet gaan betalen aan lokale lasten, omdat de betalingscapaciteit hoger wordt. Bij de berekening van de betalingscapaciteit wordt gecorrigeerd voor kosten aan huur en kosten van de zorgverzekering. De kosten voor de zorgverzekering zijn in de nieuwe situatie op 125 procent lager dan in de oude situatie, omdat de gemeentelijke bijdrage in de vernieuwde aanpak doorloopt tot 125 procent van de geldende bijstandsnorm en terwijl in het oude beleid de gemeentelijke bijdrage gold tot en met een inkomen van 110 procent. Deze lagere zorgkosten leiden tot een hogere betalingscapaciteit, waardoor het paar met jonge kinderen in de nieuwe situatie uiteindelijk minder te besteden heeft dan bij het oude beleid.

In de volgende tabel is het verschil weergegeven tussen het beleid van vóór 2016 ten opzichte van 2017 en 2021. Een bedrag in groen betekent dat het saldo toeneemt (of minder negatief wordt), bij een zwart getal blijft het saldo (nagenoeg) gelijk en bij een rood getal neemt het saldo af.

Tabel 4. Vergelijking saldi oud beleid en vernieuwde aanpak

<b>a. Alleenstaande</b>	Oud beleid	Beleid 2017 *	Beleid 2021**
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -9	€ -16	€ -59
110%	€ 23	€ 12	€ -30
125%	€ 19 ↓	€ 34	€ 34

<b>b. Alleenstaande oudere</b>	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ 167	€ 162	€ 129
110%	€ 113 ↓	€ 116 ↓	€ 116 ↓
125%	€ 140	€ 147	€ 147

<b>c. Alleenstaande, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar</b>	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ 91	€ 88	€ 88
110%	€ 92	€ 89	€ 89
125%	€ 160	€ 168	€ 168

<b>d. Alleenstaande, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar</b>	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -125	€ -113	€ -113
110%	€ -93	€ -81	€ -81
125%	€ -7	€ 17	€ 17

<b>e. Paar zonder kinderen</b>	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -143	€ -138	€ -138
110%	€ -103	€ -98	€ -98
125%	€ -41	€ -41	€ -41

<b>f. Ouder paar zonder kinderen</b>	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ 89	€ 95	€ 95
110%	€ 100	€ 106	€ 106
125%	€ 196	€ 225	€ 225

<b>g. Paar, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar</b>	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -127	€ -128	€ -128
110%	€ -95	€ -95	€ -95
125%	€ -52	€ -58	€ -58

<b>h. Paar, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar</b>	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -322	€ -307	€ -307
110%	€ -289	€ -274	€ -274
125%	€ -246	€ -237	€ -237

	Oud beleid	Beleid 2017 *	Beleid 2021**
<b>j. Alleenstaande met zorgvraag</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -16	€ -41	€ -83
110%	€ 15	€ -12	€ -55
125%	€ 12 ↓	€ 9	€ 9
<b>k. Alleenstaande oudere met zorgvraag</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ 176	€ 155	€ 122
110%	€ 119 ↓	€ 105 ↓	€ 105 ↓
125%	€ 97 ↓	€ 87 ↓	€ 87 ↓

\* Beleid waarbij 1/5 deel van het woonlastenfonds is afgebouwd

\*\* Beleid waarbij woonlastenfonds volledig is afgebouwd

Kijkend naar de vernieuwde aanpak waarbij het woonlastenfonds volledig is afgebouwd (beleid 2021) is te zien dat van de onderzochte huishoudtypen alleen alle typen alleenstaanden (zowel onder als boven AOW-leeftijd en zonder of met zorgvraag) hierdoor in inkomen achteruit gaan. Deze huishoudtypen kwamen bij het oude beleid in aanmerking voor een vergoeding uit het woonlastenfonds, de andere onderzochte huishoudens niet. De alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd kon al niet rondkomen bij een inkomen op bijstandsniveau. Met het wegvallen van de bijdrage uit het woonlastenfonds wordt het maandelijks tekort nog groter. Bovendien wordt ook het saldo op 110 procent negatief. De alleenstaande oudere gaat er ook op achteruit, maar de saldi blijven positief.

## 6.2 Inkomensniveau

Bij nagenoeg alle huishoudens is bij een toename van het inkomen een hoger saldo te zien. Er geldt voor twee huishoudtypen een uitzondering. Het gaat om de oudere alleenstaande huishoudens zowel zonder als met zorgvraag. Deze armoedevalsituaties waren ook al bij de oude armoedeaanpak zichtbaar.

De extra kosten die dit huishouden heeft bij het inkomen op 110 procent van de norm zijn hoger dan de toename van het inkomen ten opzichte van het AOW inkomen. Bij de oudere alleenstaande met een zorgvraag nemen ook de kosten op 125 procent meer toe dan het inkomen. Dezelfde oorzaken als bij de oude aanpak liggen hieraan ten grondslag. Zie hiervoor paragraaf 4.2.1. en 4.2.2.

De armoedeval van de alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd op 125 procent is bij de vernieuwde aanpak niet meer aanwezig. Dit komt door de gemeentelijke bijdrage aan de zorgverzekering, die in de nieuwe situatie doorloopt tot en met 125 procent (en bij het oude beleid tot en met 110 procent).

Ook de alleenstaande oudere met een zorgvraag ontvangt in de nieuwe situatie de gemeentelijke bijdrage aan de zorgverzekering op 125 procent, maar hier blijft de armoedeval wel bestaan. Dit komt doordat de alleenstaande oudere bij een inkomen op 125 procent een aantal zorgkosten, zoals de maaltijdvoorziening, moet betalen vanuit de draagkracht voor de bijzondere bijstand. De alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd heeft deze kosten niet.

### 6.3. Inclusief GRIP budget

In de laatste kolom van tabel 5 is het GRIP budget verrekend. Dit is vergeleken met het saldo inclusief de individuele inkomens toeslag bij het oude armoedebeleid en met het saldo zonder GRIP budget bij de vernieuwde aanpak. Het GRIP budget zal slechts incidenteel worden toegekend (bij bepaalde levensgebeurtenissen) of structureel aan mensen met een uitkering die een ontheffing hebben van de arbeidsverplichtingen en aan mensen die volledig arbeidsongeschikt zijn.

Bij de vernieuwde aanpak wordt uitgegaan van een situatie waarbij het woonlastenfonds met een vijfde is afgebouwd.

Alle huishoudens die bij het oude beleid in aanmerking kwamen voor de IIT of de energieregeling (dat kon tot en met een inkomensniveau van 110 procent), maar die bij de vernieuwde aanpak geen aanspraak op het GRIP budget kunnen maken, zullen er in inkomen op achteruit gaan.

Het grootste negatieve verschil is te zien bij de huishoudens met jonge kinderen; zij ontvangen rond de 45 euro per maand minder. Ouderen gaan er minst op achteruit. Het bedrag dat zij konden ontvangen vanuit de energieregeling lag ook lager dan de IIT. Huishoudens met een zorgvraag ontvangen bij de vernieuwde aanpak ook de bijdrage vanuit de regeling Tegemoetkoming Zorgkosten niet meer. De alleenstaande onder de AOW-leeftijd met een zorgvraag krijgt hierdoor op 100 en 110 procent een negatief saldo.

Voor huishoudens die bij het oude beleid in aanmerking kwamen voor de IIT en bij de vernieuwde aanpak voor het GRIP budget, ligt de situatie wat complexer. Bij een inkomen op 125 procent van de norm zijn er alleen maar positieve verschillen te zien. Het GRIP budget kent immers een inkomensgrens van 125 procent, terwijl de IIT ontvangen kon worden tot en met een inkomen van 110 procent van de norm.

Tabel 5. Vergelijking oud beleid incl. IIT/energieregeling met nieuw met en zonder GRIP budget

	Oud beleid incl. IIT/ energieregeling	Nieuw excl. Grip	Nieuw incl. Grip
<b>a. Alleenstaande</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ 23	€ -16	€ 17
110%	€ 54	€ 12	€ 45
125%	€ 19 ↓	€ 34	€ 67
<b>b. Alleenstaande oudere</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ 181	€ 162	€ 196
110%	€ 127 ↓	€ 116 ↓	€ 149 ↓
125%	€ 140	€ 147	€ 181
<b>c. Alleenstaande, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ 132	€ 88	€ 121
110%	€ 133	€ 89	€ 122
125%	€ 160	€ 168	€ 202
<b>d. Alleenstaande, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -84	€ -113	€ -80
110%	€ -53	€ -81	€ -48
125%	€ -7	€ 17	€ 50
<b>e. Paar zonder kinderen</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -98	€ -138	€ -104
110%	€ -58	€ -98	€ -65 ↓
125%	€ -41	€ -41	€ -7
<b>f. Ouder paar zonder kinderen</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ 103	€ 95	€ 128
110%	€ 114	€ 106	€ 139
125%	€ 196	€ 225	€ 258
<b>g. Paar, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -82	€ -128	€ -95
110%	€ -50	€ -95	€ -62
125%	€ -52 ↓	€ -58	€ -25
<b>h. Paar, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -271	€ -307	€ -274
110%	€ -238	€ -274	€ -241
125%	€ -246 ↓	€ -237	€ -203
<b>i. Paar met vier kinderen (6, 8, 12 en 14 jaar)</b>			
	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€ -401	€ -437	€ -403
110%	€ -368	€ -404	€ -370
125%	€ -376 ↓	€ -367	€ -333

	Oud beleid incl. IIT/ energieregeling	Nieuw excl. Grip	Nieuw incl. Grip
<b>j. Alleenstaande met zorgvraag</b>			
	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€ 15	€ -41	€ -7
110%	€ 46	€ -12	€ 21
125%	€ 12 ↓	€ 9	€ 43
<b>k. Alleenstaande oudere met zorgvraag</b>			
	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket	saldo na basis- en respakket
100%	€ 190	€ 155	€ 188
110%	€ 133 ↓	€ 105 ↓	€ 138 ↓
125%	€ 97 ↓	€ 87 ↓	€ 121 ↓

Op 100 en 110 procent liggen de saldi bij het oude beleid meestal net iets hoger. Alleen de oudere huishoudens gaan er op alle inkomensniveaus op vooruit, als zij in plaats van de energieregeling het GRIP budget ontvangen. Dit geldt echter niet voor de oudere met een zorgvraag, die er op 100 procent juist iets op achteruit gaat (vanwege het wegvallen van de regeling Tegemoetkoming Zorgkosten).

Ook de alleenstaande ouder met twee oudere kinderen is op alle inkomensniveaus net iets beter af als zij het GRIP budget ontvangen in plaats van de IIT. Uit tabel 4 bleek al dat huishoudens met oudere kinderen beter af zijn bij de vernieuwde armoedeaanpak, als geen rekening wordt gehouden met de IIT of het GRIP budget. Voor alleenstaande ouders met oudere kinderen is dit ook het geval als zij in plaats van IIT het GRIP budget ontvangen. Het GRIP budget bedraagt 400 euro op jaarbasis, omgerekend 33 euro per maand, de IIT voor alleenstaande ouders was 41 euro per maand. Ondanks dit verschil van acht euro, is de alleenstaande ouder met oudere kinderen nog steeds beter af bij het vernieuwde beleid, wat voornamelijk veroorzaakt wordt door het U-pas kindpakket.

Een paar met oudere kinderen kon in de oude situatie een IIT ontvangen van 607 euro (51 euro op maandbasis). Hier is het verschil met het GRIP budget dus groter, namelijk 18 euro. Een paar met oudere kinderen dat de IIT ontvangt heeft daardoor iets meer bestedingsruimte dan een paar met oudere kinderen dat in aanmerking komt voor het GRIP budget. Hetzelfde geldt voor de overige paren: de bestedingsruimte bij het vernieuwde beleid inclusief GRIP budget ligt net iets lager dan bij het oude beleid inclusief IIT.

Al met al kan geconcludeerd worden dat in de nieuwe situatie alle onderzochte huishoudtypen met een inkomen op 125 procent, die in aanmerking komen voor het GRIP budget, er in inkomen op vooruit gaan. Dit is het geval, omdat de IIT ophield bij 110 procent van de geldende norm.

Een gevolg van dit hogere saldo bij een inkomensniveau van 125 procent is dat de armoedevallen die voorkwamen bij het oude beleid (bij de alleenstaanden onder de AOW-gerechtigde leeftijd en bij de paren met kinderen) niet meer zichtbaar zijn bij de nieuwe aanpak.

## 7. Conclusies en aanbevelingen

De gemeente Utrecht heeft gekozen voor een andere, bredere, benadering van het armoedevraagstuk, wat heeft geresulteerd in een nieuw pakket aan regelingen voor huishoudens met een laag inkomen. In deze rapportages is bekeken wat de financiële gevolgen zijn van deze vernieuwde aanpak. Voor elf verschillende huishoudtypen zijn de maandbegrotingen bij zowel het oude beleid als de bij de vernieuwde aanpak naast elkaar gezet.

Dit hoofdstuk beschrijft, naar aanleiding van de resultaten in de vorige hoofdstukken, de conclusies. Daarnaast worden er verschillende adviezen gegeven die de gemeente Utrecht mee kan nemen bij de definitieve vormgeving van het nieuwe armoedebeleid.

### 7.1 Algemeen

De pakketten waarop de basisbedragen zijn gebaseerd zijn sober maar voldoende. De inhoud en de prijzen worden jaarlijks zorgvuldig aangepast door het Nibud<sup>6</sup> en zijn ook gevalideerd door panels van consumenten<sup>7</sup>. Dit wil echter niet zeggen dat ieder huishouden hieraan voldoende heeft of dat ieder huishouden rond kan komen. Uit Nibud-onderzoek (2015)<sup>8</sup> blijkt dat van alle Nederlandse huishoudens 17 procent (zeer) moeilijk kan rondkomen. Van de huishoudens met een laag inkomen komt een groter deel moeilijk rond.

Om rond te kunnen komen van een minimum inkomen is een goed financieel beheer van het huishouden noodzakelijk. Men reserveert om zo nodig grote uitgaven te kunnen doen voor de vervanging van inventaris. We gaan ervan uit dat het huishouden niet leent, zodat er niet nog extra kosten van rente en aflossing bijkomen. Veel huishoudens die van een minimum inkomen moeten rondkomen, voeren een goed financieel beheer, maar een deel ook niet. Voor deze huishoudens is het aan te bevelen cursussen of begeleiding te organiseren. Het Nibud, en ook andere (lokale) organisaties, hebben hiervoor een uitgebreid aanbod.

In de berekeningen is ervan uitgegaan dat alle aanspraken op landelijke en lokale regelingen zijn aangevraagd. Dat is echter niet voor ieder huishouden een vanzelfsprekendheid<sup>9</sup>. De gemeente kan het gebruik van lokale regelingen stimuleren door hieraan publiciteit te geven en de toegang tot deze regelingen te vereenvoudigen.

<sup>6</sup> Zie Nibud Budgethandboek en Prijzengids, jaarlijkse uitgaven.

<sup>7</sup> Hoff, S. et. al. (2009). *Genoeg om van te leven, Focusgroepen in discussie over de minimale kosten van levensonderhoud*. Den Haag: SCP/Nibud. Te downloaden op de websites van het Nibud of SCP.

<sup>8</sup> Schors, A. van der, Werf, M.M.B. van der, & Schonewille, G. (2015). *Geldzaken in de praktijk 2015*. Utrecht: Nibud.

<sup>9</sup> Zie bijvoorbeeld Tempelman, C., Houkes, A. Prins, J. (2011). *Niet-gebruik inkomensondersteunende maatregelen*, Amsterdam: SEO. Te downloaden op [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl).

Om het niet-gebruik te verminderen, kan de gemeente Utrecht ook de buurtteams inzetten. De buurtteams bestaan uit professionals met een verschillende achtergrond en expertise. In hun gesprekken met inwoners blijken buurtteams veel te maken te hebben met burgers met financiële problemen.

Om de kwaliteit van de hulpverlening te waarborgen tijdens keukentafelgesprekken, is het wenselijk dat de professionals binnen het buurtteam op de hoogte zijn van alle armoederegelingen die de gemeente Utrecht te bieden heeft. Daarbij is het belangrijk dat de buurtteams huishoudens bekend maken met de regelingen en ook aangeven hoe huishoudens regelingen kunnen aanvragen.

Daarnaast kan het buurtteam ook een signalerende functie hebben met betrekking tot de schuldensituatie van een huishouden. Hoe eerder financiële problemen kunnen worden aangepakt, hoe beter. Wij gaan er in dit onderzoek niet van uit dat huishoudens schulden hebben (die afgelost moeten worden) (zie paragraaf 2.1). In de praktijk kunnen die echter wel aanwezig zijn.

## 7.2 Regelingen

De diverse armoederegelingen in de gemeente Utrecht hebben een positief effect op de bestedingsruimte van de inwoners.

### *Kwijtschelding*

Om voor kwijtschelding van gemeentelijke heffingen en waterschapslasten in aanmerking te komen hanteren zowel de gemeente als het waterschap een kwijtscheldingsnorm van 100 procent. Er is één gezamenlijke aanslag voor de gemeentelijke heffingen en de waterschapslasten, de betalingscapaciteit wordt dus maar één keer berekend, namelijk over de aanslag in zijn geheel.

Het Nibud adviseert deze berekeningsmethode te handhaven, zodat de ruimte éénmaal wordt ingevuld, en niet door zowel het waterschap als de gemeente wordt ingezet. Dit werkt gunstig uit voor huishoudens met een inkomen vlak boven bijstandsniveau.

Vanaf 2012 kunnen gemeenten bij de berekening van de kwijtschelding ook rekening houden met de kosten van kinderopvang. Hierdoor komen huishoudens die gebruik maken van formele kinderopvang bij een inkomen (iets) boven de bijstandsnorm mogelijk in aanmerking voor kwijtschelding van gemeentelijke heffingen, terwijl zij hier voorheen, gezien hun inkomen, niet voor in aanmerking kwamen.

De gemeente Utrecht heeft deze voorziening niet doorgevoerd. Door gebruik te maken van deze mogelijkheid kan de koopkracht van gezinnen met kinderen die gebruik

(moeten) maken van kinderopvang worden vergroot. Anderzijds heeft de alleenstaande ouder met jonge kinderen (het enige huishouden in deze rapportage waarvoor kosten voor kinderopvang worden doorgerekend) niet met tekorten op de begroting te maken. Het doorvoeren van de mogelijkheid om bij de berekening van de kwijtschelding de kosten van kinderopvang mee te nemen, hoeft daarom geen prioriteit te hebben.

#### *Collectieve aanvullende zorgverzekering*

De gemeente biedt inwoners met een inkomen tot en met 125 procent van de geldende bijstandsnorm een collectieve aanvullende zorgverzekering aan, waarbij de gemeente een bijdrage in de premie verstrekt. Deelnemers zijn met deze verzekering uitgebreider verzekerd dan huishoudens met een gemiddelde verzekering. Zo wordt de eigen bijdrage Wmo tot een bedrag van 375 euro per jaar vergoed via de collectieve aanvullende zorgverzekering en is het eigen risico volledig herverzekerd.

Door deze uitgebreide verzekering zal het beroep op de bijzondere bijstand lager zijn, wat gunstig uitpakt voor de (uitvoerings)kosten van de gemeente. Ook deelnemers aan de collectieve verzekering zijn beter af: zij krijgen een uitgebreid pakket aan medische kosten vergoed via een voordelige zorgverzekering.

Het Nibud adviseert de gemeente de collectieve zorgverzekering actief te promoten zodat iedereen die hiervoor in aanmerking komt van dit dekkingvoordeel gebruik kan maken en minder aanspraak hoeft te maken op de bijzondere bijstand.

Als onderdeel van de vernieuwde armoedeaanpak is de collectieve aanvullende zorgverzekering op een aantal punten aangepast. In het oude beleid was de gemeentelijke bijdrage beperkt tot een inkomen van maximaal 110 procent van de geldende bijstandsnorm. In de nieuwe aanpak is dit 125 procent. Bovendien wordt de gemeentelijke bijdrage voor het meest uitgebreide pakket hoger (waarschijnlijk komt de premiebijdrage uit rond de 14,25 euro in plaats van 11,55 euro, afhankelijk van onderhandelingen met de zorgverzekeraar). Mede hierdoor gaan de meeste onderzochte huishoudtypen er bij de vernieuwde aanpak op 125 procent op vooruit. Dit is gunstig omdat alle paren onder de AOW-gerechtigde leeftijd (met en zonder kinderen) en de alleenstaande ouder met oudere kinderen ook bij een inkomen van 125 procent de begroting niet sluitend kunnen krijgen. Het Nibud beoordeelt de genoemde aanpassingen daarom positief.

#### *U-pas*

Met de U-pas wil de gemeente Utrecht inwoners met een laag inkomen ondersteunen om te kunnen participeren. Bij het oude beleid bestonden er voor kinderen verschillende losse regelingen, die elk bestemd waren voor een bepaald doel (School€xtra voor

schoolactiviteiten, Compu4school voor de aanschaf van een computer en de U-pas voor sociale, culturele en sportieve activiteiten). Genoemde regelingen gaan in de vernieuwde aanpak op in het Kindpakket, een persoonlijk budget voor participatie, zodat er meer keuzevrijheid ontstaat. Het budget kan op dezelfde onderdelen worden ingezet als voorheen.

Het is positief dat huishoudens bij de besteding van de tegemoetkoming vrij zijn in de keuze hoe zij dit budget willen besteden: aan participatie op school en/ of aan sport- en culturele activiteiten. Per jaar kunnen daarin andere keuzes worden gemaakt, afhankelijk van de situatie.

Daarnaast is het positief dat oudere kinderen een hogere bijdrage ontvangen dan jongere kinderen. Gezinnen met oudere kinderen hebben met grotere tekorten op de begroting te maken dan gezinnen met jongere kinderen, omdat de kosten van oudere kinderen hoger liggen. Het is goed dat de gemeente Utrecht daar in de hoogte van de tegemoetkoming rekening mee houdt.

Omdat de bijdragen worden verstrekt per kind en niet per huishouden, werkt dit ook gunstig door in de begroting van gezinnen met twee of meer kinderen.

Het budget voor kinderen tot vier jaar is in de nieuwe situatie verlaagd. Echter, in de praktijk bleek dat hele jonge kinderen het volledige budget waar zij gebruik van konden maken in veruit de meeste gevallen niet opmaakten. Activiteiten op het gebied van sport, cultuur of meedoen op school is voor deze groep nog niet aan de orde. Wel werd een enkele keer een baby- op peuteractiviteit via de U-pas bekostigd, maar de kosten hiervan zijn over het algemeen lager dan het totaal beschikbare budget van 225 euro. De verlaging van het budget voor jonge kinderen (van 225 euro naar 150 euro) betekent dus niet per definitie een financiële achteruitgang voor gezinnen met kinderen tot vier jaar. Het Nibud staat daarom ook niet negatief tegenover de genoemde verlaging voor jonge kinderen.

Volwassenen behouden een budget van 120 euro, dat nu nog uitsluitend bedoeld is voor structurele sport- en cultuuractiviteiten.

Uit dit onderzoek blijkt dat echtparen en (in mindere mate) alleenstaanden onder de AOW-gerechtigde leeftijd niet alle uitgaven uit het restpakket kunnen bekostigen. Meer ondersteuning voor volwassenen zou hier een positieve rol kunnen spelen. Met name echtparen, die met een bijstandsnorm van 100 procent de kosten van twee volwassenen moeten dragen, zullen veel baat hebben bij een hogere bijdrage voor sociale participatie. Het Nibud adviseert de gemeente de mogelijkheid te onderzoeken om de tegemoetkoming vanuit de U-pas voor volwassenen te verhogen.

### *Individuele inkomenstoelage/ GRIP budget*

Momenteel kunnen huishoudens tussen de 21 jaar en de AOW-gerechtigde leeftijd, die gedurende een periode van drie jaar of langer over een inkomen beschikken dat niet hoger is dan 110 procent van de geldende bijstandsnorm, in aanmerking komen voor individuele inkomenstoelage (IIT). Ouderen kunnen in aanmerking komen voor de energieregeling.

Beide tegemoetkomingen hebben een gunstig effect op de bestedingsruimte van huishoudens die langdurig van een laag inkomen moeten rondkomen. Voor huishoudens met een laag inkomen wordt het steeds lastiger om te reserveren voor grote aankopen. Huishoudens die met tekorten op de begroting te maken hebben, zullen als eerste bezuinigen op de reserveringsuitgaven (kleding, inventaris, etc.), omdat deze niet maandelijks plaats zullen vinden. Op het moment dat dan toch een grote uitgave nodig is, bijvoorbeeld omdat de wasmachine kapot gaat, zou de IIT daarvoor aangewend kunnen worden.

Bij de hoogte van de individuele inkomenstoelage houdt de gemeente Utrecht rekening met de gezinssamenstelling en de leeftijd van de kinderen: paren krijgen een hoger bedrag dan alleenstaanden en gezinnen met twee of meer kinderen, waarvan minstens een kind tussen de 12 en 18 jaar is, krijgen een hogere toeslag dan paren zonder kinderen of kinderen onder de 12 jaar. Het is positief dat de gemeente Utrecht bij het vaststellen van de hoogte van de tegemoetkoming rekening heeft gehouden met de verschillen in kosten die verschillende huishoudtypen hebben. Hierdoor worden de tekorten voor deze huishoudens kleiner.

De regeling kan er echter tot een armoedeval leiden: het inkomen op 110 procent inclusief IIT is dan hoger dan het inkomen op 125 procent zonder IIT. Dit is het geval bij alle paren met kinderen (zie paragraaf 4.2.3).

Er ligt een voorstel om de middelen voor de Individuele inkomenstoelage en de energieregeling voor ouderen vanaf 2017 in te zetten voor het GRIP budget. Met het GRIP budget wil de gemeente inwoners ondersteunen om een bepaalde levensgebeurtenis door te komen en om het vervolgens financieel zelfstandig te redden. Het GRIP budget is beschikbaar voor mensen met een inkomen tot 125 procent van de toepasselijke bijstandsnorm.

Niet ieder huishouden dat nu in aanmerking komt voor de IIT, ontvangt in de toekomst het GRIP budget. Het GRIP budget wordt slechts incidenteel toegekend (bij bepaalde levensgebeurtenissen) of structureel aan inwoners met een uitkering die een ontheffing hebben van de arbeidsverplichtingen en aan inwoners die volledig arbeidsongeschikt

zijn. Daarom is in dit onderzoek een vergelijking gemaakt tussen het oude beleid inclusief IIT, de vernieuwde aanpak exclusief GRIP budget en de vernieuwde aanpak inclusief GRIP budget. Dit geeft het volgende beeld:

- Alle huishoudens die bij het oude beleid in aanmerking kwamen voor de IIT of de energieregeling (dat kon tot en met een inkomensniveau van 110 procent), maar die bij de vernieuwde aanpak geen aanspraak op het GRIP budget kunnen maken, hebben minder te besteden. De alleenstaande onder de AOW-leeftijd kan bij 100 procent niet meer rondkomen. Heeft deze alleenstaande extra zorgkosten, dan kan hij ook bij 110 procent nu niet meer rondkomen.
- Huishoudens die bij het oude beleid in aanmerking kwamen voor de IIT en bij de vernieuwde aanpak voor het GRIP budget gaan er bij een inkomen op 125 procent van de norm op vooruit. Het GRIP budget kent immers een inkomensgrens van 125 procent, terwijl de IIT ophield bij 110 procent van de norm. De alleenstaande ouder met oudere kinderen kan op 125 procent met een GRIP budget wel rondkomen terwijl dat bij het oude beleid niet het geval was.
- Op 100 en 110 procent hebben de meeste huishoudens met het GRIP Budget iets minder te besteden dan met IIT. Alleen de oudere huishoudens hebben met het GRIP budget meer te besteden. Dit geldt in iets mindere mate ook voor de alleenstaande ouder met oudere kinderen.
- De armoedeval op 125 procent voor paren met kinderen en voor alleenstaanden onder de AOW-gerechtigde leeftijd verdwijnt als huishoudens in plaats van de IIT het GRIP budget ontvangen.

Het Nibud beoordeelt de introductie van het GRIP budget positief. Juist bij bepaalde levensgebeurtenissen kan extra (financiële) ondersteuning van wezenlijk belang zijn om bijvoorbeeld schulden te voorkomen.

Echter, als het voorstel voor het GRIP budget wordt aangenomen, zullen huishoudens die minimaal drie jaar van een laag inkomen moeten rondkomen en die voldoen aan de voorwaarden voor de IIT, enkele honderden euro's per jaar (afhankelijk van de huishoudsamenstelling) minder te besteden hebben.

De toeslag was in principe bedoeld om grote uitgaven, bijvoorbeeld voor duurzame gebruiksgoederen, te kunnen doen. Met een laag inkomen is het moeilijk om voor dit soort uitgaven te reserveren. De gemeente kan voor dergelijke noodzakelijk uitgaven individuele bijzondere bijstand te verstrekken. Op deze wijze kan het wegvallen van de IIT gecompenseerd worden. Het is hierbij wel van belang om de doelgroep goed over deze mogelijkheid te informeren. Daarnaast zal in de praktijk niet elk huishouden dat momenteel de IIT ontvangt de toeslag reserveren voor grote aankopen. In die gevallen biedt de individuele bijzondere bijstand niet altijd een afdoende oplossing.

Het Nibud adviseert de gemeente om de groep die momenteel IIT ontvangt goed in kaart te brengen. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek kan worden bekeken welke huishoudtypen wel en welke niet rond kunnen komen zonder de IIT. Ook adviseert het Nibud om op individueel niveau goed in de gaten te houden wat het wegvallen van de IIT voor het betreffende huishouden betekent, zodat voorkomen kan worden dat huishoudens zonder IIT niet meer rond kunnen komen en in de schulden belanden.

#### *Ondersteuning voor huishoudens met zorgkosten*

In de gemeente Utrecht is de huishoudelijke hulp een maatwerkvoorziening. Hiervoor moet de eigen bijdrage Wmo worden betaald. Deze eigen bijdrage wordt vervolgens via de collectieve zorgverzekering weer vergoed. Ook als een huishouden meerdere maatwerkvoorzieningen nodig heeft, bijvoorbeeld voor persoonlijke verzorging en/ of voor woningaanpassingen, valt dit onder de vergoeding vanuit de zorgverzekering. Dit pakt gunstig uit voor huishoudens met (verschillende) zorgkosten. Ook de persoonsalarmering wordt door de zorgverzekering vergoed.

De maaltijdvoorziening en extra waskosten worden, als de medische noodzaak is vastgesteld, in de gemeente Utrecht vergoed vanuit de bijzondere bijstand.

Voor extra vervoerskosten kent de Wmo een gereduceerd tarief.

Uiteindelijk houdt de alleenstaande AOW-gerechtigde met extra zorgkosten maandelijks voldoende over nadat alle noodzakelijke kosten en de uitgaven voor sociale participatie zijn betaald. De alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd met zorgkosten heeft bij het oude beleid alleen een tekort op bijstandsniveau. Dit tekort doet zich ook voor bij de alleenstaande zonder extra zorgkosten, maar ligt daar enkele euro's lager. Bij de vernieuwde aanpak ontstaat ook een tekort op 110 procent. Het wegvallen van de regeling Tegemoetkoming Zorgkosten is hiervan de belangrijkste oorzaak. De hogere bijdrage van de gemeente aan de premie van de zorgverzekering kan dit niet compenseren.

Het Nibud adviseert de gemeente om de positie van huishoudens met extra zorgkosten goed in de gaten te houden en zo nodig extra te ondersteunen. Ouderen hebben vaak extra zorgkosten, maar blijktens deze rapportage hebben deze huishoudens veelal voldoende ruimte om deze kosten op te vangen. Huishoudens die deze ruimte niet hebben, zoals paren (met kinderen), zullen door extra zorgkosten nog minder goed kunnen rondkomen. Het is daarom goed om hier in vormgeving van het (zorg)beleid rekening mee te houden.

### *Kinderopvang*

De eigen bijdrage voor de kinderopvang wordt door de gemeente Utrecht alleen onder bepaalde voorwaarden vergoed (zie paragraaf 3.2.7). Huishoudens die niet aan deze voorwaarden voldoen en die een inkomen hebben dat past binnen de regels van het minimabeleid, komen niet voor een vergoeding in aanmerking. In dit onderzoek wordt ervan uitgegaan dat de alleenstaande ouder met jonge kinderen bij een inkomen boven bijstandsniveau gebruik maakt van de kinderopvang. De kosten van kinderopvang drukken dus op de begroting van eenoudergezinnen met een beperkt arbeidsinkomen. Sinds 1 januari 2016 is de kinderopvangtoeslag echter wel omhoog gegaan. Het eenoudergezin met jonge kinderen heeft, ondanks de eigen bijdrage in de kinderopvangkosten, niet met tekorten op de begroting te maken. Vergoeding van de kosten van kinderopvang hoeft dan ook geen prioriteit te hebben.

Een alleenstaande ouder met een bijstandsuitkering zal gebruik maken van de peuterspeelzaal. Dit geldt ook voor echtparen. We gaan ervan uit dat als een van de partners werkt de ander op de kinderen past. De kosten voor de peuterspeelzaal zijn lager dan die voor de kinderopvang en bovendien inkomensafhankelijk. Het Nibud raadt aan deze situatie in stand te houden.

## 7.3 Aandachtspunten

Ondanks de gunstige uitwerking van gemeentelijke regelingen op de begroting van huishoudens met lage inkomens, zoals hierboven beschreven, lukt het lang niet alle onderzochte huishoudtypen om de begroting rond te krijgen. Hieronder worden de belangrijkste aandachtspunten beschreven.

### *Paren (met kinderen)*

Paren onder de AOW-gerechtigde leeftijd - met en zonder kinderen - hebben in de gemeente Utrecht op alle onderzochte inkomensniveaus te maken met tekorten als zij naast het basispakket ook het restpakket willen bekostigen. Het Nibud ziet dit bij meer gemeenten en het blijkt ook uit onze landelijke koopkrachtberekeningen.

De belangrijkste oorzaak van dit tekort ligt in het feit dat paren de kosten voor twee volwassenen moeten dragen. Ter vergelijking, een eenoudergezin ontvangt 70 procent van de norm voor een echtpaar plus de alleenstaande ouderkop vanuit het kindgebonden budget, wat samen ongeveer neerkomt op 90 procent van de norm. De extra inkomsten voor paren (van ongeveer 10 procent) ten opzichte van het eenoudergezin wegen vaak niet op tegen de kosten voor een extra volwassene aan bijvoorbeeld voeding, kleding en de zorgverzekering.

Paren met kinderen hebben met nog grotere tekorten te maken. Met name oudere kinderen drukken sterk op de begroting. Deze kosten worden niet volledig gecompenseerd door (leeftijdsafhankelijke) kindgebonden toeslagen.

Bovengenoemde factoren vinden hun oorsprong in het Rijksbeleid. Gemeenten kunnen via het eigen beleid trachten de gevolgen hiervan te repareren. Het is gemeenten echter niet toegestaan inkomenspolitiek te bedrijven. Wel mogen zij via de bijzondere bijstand ondersteuning bieden. De gemeente Utrecht heeft hierin al een aantal goede beleidskeuzes gemaakt, zoals de uitgebreide collectieve aanvullende zorgverzekering en de U-pas.

De gemeente houdt bij de hoogte van de tegemoetkoming vanuit de U-pas al rekening met het verschil in kosten tussen jonge en oudere kinderen. Desalniettemin blijven er tekorten bestaan, met name voor echtparen met oudere kinderen.

Het Nibud adviseert daarom de ondersteuning voor deze doelgroep voort te zetten en het bestaan van armoederegelingen actief naar buiten te brengen. Ook verstrekkingen vanuit de individuele bijzondere bijstand (niet in dit onderzoek meegenomen) kunnen dergelijke gezinnen helpen om hun tekorten te beperken. In dit laatste geval kunnen alleen noodzakelijke bijzondere kosten vergoed worden, maar het is zeker de moeite waard om dit extra onder de aandacht te brengen.

Ten slotte zou de gemeente de mogelijkheid kunnen onderzoeken om het budget van de U-pas voor volwassenen te verhogen. De kosten voor sociale participatie van volwassenen liggen vaak hoger dan voor kinderen, maar het budget is lager. Het positieve effect van een verhoging van dit budget telt voor paren dubbel, wat dus extra gunstig uitpakt voor de begroting.

#### *Alleenstaande ouders met oudere kinderen*

Ook alleenstaande ouders met oudere kinderen hebben in de gemeente Utrecht op alle onderzochte inkomensniveaus te maken met een tekort als zij naast het basispakket ook het restpakket willen bekostigen. Hier spelen vooral de kosten van oudere kinderen een rol; alleenstaande ouders met jonge kinderen hebben geen tekorten.

Evenals bij de paren met oudere kinderen, adviseert het Nibud de gemeentelijke inkomensondersteuning voor deze groep te handhaven en waar mogelijk extra ondersteuning te bieden vanuit de individuele bijzondere bijstand (zoals hierboven aangegeven mag dit laatste alleen in het geval van bijzondere noodzakelijke kosten). De gemeente houdt in haar beleid al rekening met het verschil in kosten van jonge en oudere kinderen. Het Nibud raadt aan dit zo te houden en ook bij de vernieuwing van het beleid hier steeds aandacht voor te hebben.

## 7.4 Verschillen oud beleid en vernieuwde aanpak

In dit rapport is onderzocht wat de effecten zijn van landelijke en gemeentelijke maatregelen op de financiële positie van inwoners met lage inkomens. Hierbij is zowel naar het oude beleid als naar de vernieuwde Utrechtse armoedeaanpak gekeken.

De belangrijkste conclusie van dit onderzoek is dat juist de huishoudens die op geen van de onderzochte inkomensniveaus het restpakket kunnen bekostigen, er in de vernieuwde aanpak op vooruit gaan. Het gaat om paren onder de AOW-gerechtigde leeftijd, zonder kinderen of met oudere kinderen, en alleenstaande ouders met oudere kinderen. Voor dit laatstgenoemde huishouden verandert het negatieve saldo op 125 procent zelfs in een positief saldo. Dit is een gunstig resultaat van de vernieuwde armoedeaanpak. Desalniettemin blijven de genoemde huishoudtypen kwetsbaar en hebben zij nog steeds met (grote) tekorten te maken. Zoals in paragraaf 7.3 aangegeven, zijn het vooral de bijstandsnorm voor paren en de kosten van (oudere) kinderen die dit tekort veroorzaken. Een structurele oplossing zal dan ook, indien politiek gewenst, vanuit het Rijk moeten komen.

De gevolgen van de nieuwe armoedeaanpak voor de overige onderzochte huishoudtypen zijn wat minder eenduidig:

- Voor bijna alle huishoudtypen geldt dat zij in de vernieuwde aanpak meer te besteden hebben op 125 procent als ze gebruik maken van de collectieve zorgverzekering. De gemeentelijke bijdrage loopt door tot 125 procent, terwijl dit bij het oude beleid ophield bij een inkomen op 110 procent.
- De alleenstaanden onder de AOW-gerechtigde leeftijd (met en zonder zorgvraag) kunnen bij in de vernieuwde aanpak op 110 procent niet meer rondkomen. Hier speelt het wegvallen van de bijdrage vanuit het woonlastenfonds een belangrijke rol. Voor het huishouden met extra zorgkosten komt daar het wegvallen van de regeling Tegemoetkoming Zorgkosten nog bovenop.
- Het saldo van de huishoudens met jonge kinderen is op 100 en 110 procent vrijwel gelijk of een paar euro lager, wat vooral te verklaren is door de lagere bijdrage vanuit de U-pas. Echter, in de praktijk bleek dat een driejarige het (oude) budget van 225 euro niet volledig opmaakte. Als met dit feit rekening wordt gehouden, zal de begroting van huishoudens met jonge kinderen er bij de vernieuwde armoedeaanpak waarschijnlijk iets beter uitzien dan in de oude situatie.
- Huishoudens die momenteel in aanmerking komen voor de IIT en die in de toekomst niet in aanmerking komen voor het GRIP budget, hebben minder te besteden.

Huishoudens die bij het oude beleid in aanmerking komen voor de IIT en die bij de vernieuwde aanpak wel aanspraak op het GRIP budget kunnen maken, gaan er bij een inkomen op 125 procent van de norm op vooruit. Op 100 en 110 procent gaan de oudere huishoudens er op vooruit. Dit geldt ook voor de alleenstaande ouder met oudere kinderen. De overige huishoudens houden juist iets minder over.



## 8. Vergelijking Minima-effectrapportage 2013

### 8.1 Inleiding

Ook in 2013 heeft de gemeente Utrecht een minima-effectrapportage laten uitvoeren. De resultaten uit 2013 zijn echter niet direct één-op-één te vergelijken met deze rapportage uit 2016. Dit komt in de eerste plaats omdat de onderzochte inkomensniveaus iets afwijken. In 2013 is gekeken naar 100, 110, 120 en 130 procent van de geldende bijstandsnorm. In 2016 is dit 100, 110 en 125 procent. Het is in deze vergelijking dus alleen mogelijk om 100 en 110 procent naast elkaar te zetten. Daarnaast heeft het Nibud, op basis van praktijkontwikkelingen, wijzigingen in het basispakket doorgevoerd. Zo heeft een huishouden nu de beschikking over één of meerdere mobiele telefoons terwijl dat in 2013 nog niet het geval was. Dit heeft voor een paar met oudere kinderen de meeste gevolgen. Ook zijn er landelijke wijzigingen doorgevoerd, zoals de hervorming van de kindregelingen. Het belangrijkste gevolg voor deze rapportage is dat alleenstaande ouders niet meer 90 procent van de norm ontvangen, maar 70 procent. Daarbovenop komt de alleenstaande-ouderkop uit het kindgebonden budget. Ten slotte zijn in 2013 geen huishoudtypen met een zorgvraag onderzocht. Met de bovengenoemde wijzigingen in het achterhoofd, zal in het onderstaande dieper worden ingegaan op de verschillen tussen 2013 en 2016 (de situatie voordat de vernieuwde aanpak is ingevoerd).

### 8.2 Huishoudtypen

In tabel 6 wordt een vergelijking gegeven van de bestedingsruimte van de negen huishoudtypen die zowel in 2013 als in 2016 zijn onderzocht.

Uit de tabel blijkt dat in 2016 de meeste huishoudtypen (iets) meer bestedingsruimte hebben dan in 2013. Dit geldt voor de alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd, de alleenstaande oudere, het oudere paar en de alleenstaande ouder met jonge kinderen zowel op 100 als op 110 procent van de norm.

De overige huishoudtypen gaan er alleen op 110 procent op vooruit, terwijl zij op bijstandsniveau juist minder overhouden. De belangrijkste oorzaak van het lagere inkomen op 100 procent is dat de betreffende huishoudtypen in 2013 in aanmerking kwamen voor een bijdrage uit het woonlastenfonds, terwijl dit in 2016 niet het geval is. Dit hangt onder andere samen met de andere huren die in het onderzoek van 2013 zijn gehanteerd, waardoor de bijdrage uit het woonlastenfonds ook anders uitpakt.

Tabel 6: Vergelijking saldi beleid tot 2016 en saldi 2013

		2016		2013	
<b>a. Alleenstaande</b>					
		saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€	97	€ -9	€ 51	€ -48
110%	€	194	€ 23	€ 115	€ -51 ↓
<b>b. Alleenstaande oudere</b>					
		saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€	273	€ 167	€ 229	€ 130
110%	€	262 ↓	€ 113 ↓	€ 248	€ 105 ↓
<b>c. Alleenstaande, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar</b>					
		saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€	251	€ 91	€ 250	€ 75
110%	€	318	€ 92	€ 251	€ 11 ↓
<b>d. Alleenstaande, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar</b>					
		saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€	101	€ -125	€ 107	€ -110 ↓
110%	€	199	€ -93	€ 171	€ -112 ↓
<b>e. Paar zonder kinderen</b>					
		saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€	9	€ -143	€ 13	€ -132 ↓
110%	€	115	€ -103	€ 75	€ -136 ↓
<b>f. Ouder paar zonder kinderen</b>					
		saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€	242	€ 89	€ 233	€ 87
110%	€	296	€ 100	€ 232 ↓	€ 43 ↓
<b>g. Paar, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar</b>					
		saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€	79	€ -127	€ 86	€ -134
110%	€	178	€ -95	€ 154	€ -132
<b>h. Paar, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar</b>					
		saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€	-48	€ -322	€ -40	€ -303
110%	€	50	€ -289	€ 23	€ -305 ↓
<b>i. Paar met vier kinderen (6, 8, 12 en 14 jaar)</b>					
		saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket	saldo na basispakket	saldo na basis- en restpakket
100%	€	-105	€ -451	€ -97	€ -433
110%	€	-6	€ -418	€ -27	€ -430

## 8.3 Inkomensniveaus

Wanneer de verschillende inkomensniveaus met elkaar worden vergeleken, valt op dat er in 2013 meer armoedevallen zichtbaar waren dan in 2016: in 2013 kregen bijna alle onderzochte huishoudtypen te maken met een armoedeval op 110 procent van de toepasselijke bijstandsnorm. De huishoudens die hier niet mee te maken hadden (paren met jonge kinderen en paren met vier kinderen) gingen er slechts een paar euro op vooruit.

Oorzaak van deze armoedeval waren de kosten voor woon-werkverkeer. Bij een inkomen gelijk aan het bijstandsniveau gaan we ervan uit dat niemand binnen het huishouden werkt en dat er dus ook geen werkgerelateerde kosten zijn. Maar bij een inkomen boven bijstandsniveau veronderstellen we dat er sprake is van een (kleine) baan. Vanzelfsprekend is het mogelijk dat de werkgever voorziet in een vergoeding van deze kosten, maar daar wordt in deze rapportage niet vanuit gegaan. Daarom zijn onder de post “overig restpakket” bij de inkomens vanaf 110 procent van de norm kosten opgenomen voor woon-werkverkeer.

Dat deze extra vervoerskosten in 2013 wél en in 2016 niet tot een armoedeval leiden, hangt ook hier weer samen met de vergoeding uit het woonlastenfonds. In 2016 komen alleen de alleenstaanden (zowel boven als onder de AOW-gerechtigde leeftijd) in aanmerking voor een vergoeding uit het woonlastenfonds, in 2013 kwamen alle onderzochte huishoudens op 100 procent in aanmerking voor een bijdrage, op 110 procent niet. Dit verschil wordt onder andere veroorzaakt door de hoogte van de huren waarmee gerekend wordt. In 2013 waren deze anders dan in 2016.

In 2013 was er op 110 procent dus sprake van extra vervoerskosten aan de uitgavenkant plus het wegvallen van de bijdrage uit het woonlastenfonds aan de inkomenskant. Gezamenlijk leidde dit tot een armoedeval. In 2016 zijn er alleen extra vervoerskosten. Deze kunnen worden opgevangen door het extra inkomen op 110 procent (t.o.v. de bijstandsnorm).

De alleenstaande onder de AOW-gerechtigde leeftijd komt in 2016 wel in aanmerking voor een bijdrage uit het woonlastenfonds, maar deze bijdrage krijgt de alleenstaande ook nog op 110 procent, waardoor ook hier geen armoedeval zichtbaar wordt.

De alleenstaande oudere krijgt in 2016 alleen op 100 procent een bijdrage uit het woonlastenfonds. Bij dit huishouden zien we dan ook wel een armoedeval op 110 procent in 2016.



# Bijlage 1: Begrotingen

In onderstaande tabellen zijn de begrotingen van de verschillende huishoudtypen opgenomen. Voor alle huishoudens wordt op een rij gezet hoe het budget er bij de verschillende inkomensniveaus uit ziet. De inkomensondersteunende regelingen van de gemeente Utrecht zijn als volgt in de begrotingen verwerkt:

## Kwijtschelding van heffingen

In de begrotingen is de kwijtschelding van de gemeentelijke- en waterschapsheffingen verwerkt bij de heffingsbedragen. Dit wordt aangegeven met • achter het resterende bedrag.

## Collectieve zorgverzekering

De gemeente Utrecht biedt inwoners de mogelijkheid zich te verzekeren via een collectieve ziektekostenverzekering. Huishoudens kunnen gebruik maken van een collectieve zorgverzekering bij zorgverzekeraar Zilveren Kruis/Achmea. Bij de uitgavenposten 'zorgverzekering: basis' en 'zorgverzekering: aanvullend' hebben we het maandelijkse bedrag van de collectieve zorgverzekering gebruikt. Dit is aangegeven met •• achter de betreffende bedragen.

## U-pas

De vergoedingen vanuit de U-pas zijn doorberekend met de post "sociale participatie" en wordt eveneens aangegeven met ••.

## School€xtra

De vergoeding voor schoolactiviteiten zijn verrekend met de post "onderwijs" en aangegeven met ••.

## Compu4school

De computerregeling is verrekend met de post "inventaris" en ook aangegeven met ••.

a. Alleenstaande

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	973	1070	1216
Zorgtoeslag	83	83	83
Huurtoeslag	230	230	179
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	53	53	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1339</b>	<b>1436</b>	<b>1478</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	490	490	490
Energie			
Gas	59	59	59
Elektriciteit	20	20	20
Water	9	9	9
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	17
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	11
Telefoon, televisie, internet	49	49	49
Verzekeringen			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101	101	101
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	62	62	74
Overige verzekeringen	19	19	19
Onderwijs	0	0	0
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	3	3	3
Vervoer	14	14	14
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>826</b>	<b>826</b>	<b>865</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	53	53	53
Inventaris	72	72	72
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	12	12	12
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>160</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	207	207	207
Was- en schoonmaakmiddelen	9	9	9
Persoonlijke verzorging	25	25	25
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	16	16	16
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>256</b>	<b>256</b>	<b>256</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1242</b>	<b>1242</b>	<b>1282</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>97</b>	<b>194</b>	<b>197</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	99	99	99
Overig restpakket	17	83	89
Vergoeding restpakket	-10	-10	-10
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>106</b>	<b>171</b>	<b>177</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-9</b>	<b>23</b>	<b>19</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kwijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



**b. Alleenstaande oudere**

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1144	1202	1366
Zorgtoeslag	83	83	75
Huurtoeslag	232	203	113
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	41	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1500</b>	<b>1489</b>	<b>1554</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	490	490	490
Energie			
Gas	66	66	66
Elektriciteit	22	22	22
Water	10	10	10
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	13
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	11
Telefoon, televisie, internet	52	52	52
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101	101	101
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	62	62	74
Overige verzekeringen	13	13	13
Onderw ijs	0	0	0
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	3	3	3
Vervoer	11	11	11
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>829</b>	<b>829</b>	<b>865</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	53	53	53
Inventaris	72	72	72
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	12	12	12
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>160</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	189	189	189
Was- en schoonmaakmiddelen	9	9	9
Persoonlijke verzorging	25	25	25
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	16	16	16
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>238</b>	<b>238</b>	<b>238</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1227</b>	<b>1227</b>	<b>1262</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>273</b>	<b>262</b>	<b>292</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	99	99	99
Overig restpakket	17	60	63
Vergoeding restpakket	-10	-10	-10
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>106</b>	<b>149</b>	<b>151</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>167</b>	<b>113</b>	<b>140</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kw ijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



## c. Alleenstaande, 2 kinderen 3 &amp; 5 jaar

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	973	1070	1216
Zorgtoeslag	83	83	83
Huurtoeslag	285	285	285
Kinderbijslag	131	131	131
Kindgebonden budget	411	411	411
Kinderopvangtoeslag	0	555	833
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1883</b>	<b>2536</b>	<b>2959</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	79	79	79
Elektriciteit	47	47	47
Water	16	16	16
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	20
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	21
Telefoon, televisie, internet	49	49	49
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101	101	101
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	62	62	74
Overige verzekeringen	22	22	22
Onderwijs	3	3	3
Kinderopvang	7	593	889
Contributies en abonnementen	3	3	3
Vervoer	36	36	36
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>1000</b>	<b>1585</b>	<b>1935</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	100	100	100
Inventaris	91	91	91
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	23	23	23
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>237</b>	<b>237</b>	<b>237</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	310	310	310
Was- en schoonmaakmiddelen	14	14	14
Persoonlijke verzorging	50	50	50
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	23	23	23
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>396</b>	<b>396</b>	<b>396</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1633</b>	<b>2218</b>	<b>2568</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>251</b>	<b>318</b>	<b>392</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	190	190	190
Overig restpakket	17	83	89
Vergoeding restpakket	-48	-48	-48
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>160</b>	<b>225</b>	<b>231</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>91</b>	<b>92</b>	<b>160</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

- Verminderd met de kwijtschelding
- Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



d. Alleenstaande, 2 kinderen 14 & 16 jaar

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	973	1070	1216
Zorgtoeslag	83	83	83
Huurtoeslag	285	285	285
Kinderbijslag	188	188	188
Kindgebonden budget	465	465	465
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1994</b>	<b>2091</b>	<b>2237</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	79	79	79
Elektriciteit	47	47	47
Water	16	16	16
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	20
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	21
Telefoon, televisie, internet	53	53	53
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101	101	101
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	62	62	74
Overige verzekeringen	22	22	22
Onderwijs	54	54	54
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	3	3	3
Vervoer	42	42	42
<b>TOTAAL VASTE LASTEN</b>	<b>1054</b>	<b>1054</b>	<b>1107</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	143	143	143
Inventaris	88	88	88
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	23	23	23
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>276</b>	<b>276</b>	<b>276</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	452	452	452
Was- en schoonmaakmiddelen	14	14	14
Persoonlijke verzorging	74	74	74
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	23	23	23
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>562</b>	<b>562</b>	<b>562</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1893</b>	<b>1893</b>	<b>1946</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>101</b>	<b>199</b>	<b>292</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	213	213	213
Overig restpakket	61	127	133
Vergoeding restpakket	-48	-48	-48
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>226</b>	<b>292</b>	<b>298</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-125</b>	<b>-93</b>	<b>-7</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

*Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven*

- Verminderd met de kwijtschelding
- Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



e. Paar zonder kinderen

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1390	1529	1737
Zorgtoeslag	159	145	104
Huurtoeslag	285	266	190
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1834</b>	<b>1939</b>	<b>2032</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	59	59	59
Elektriciteit	37	37	37
Water	13	13	13
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	1
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	6
Telefoon, televisie, internet	56	56	56
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	202	202	202
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	125	125	148
Overige verzekeringen	29	29	29
Onderw ijs	0	0	0
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	5	5	5
Vervoer	28	28	28
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>1129</b>	<b>1129</b>	<b>1159</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	107	107	107
Inventaris	85	85	85
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	24	24	24
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>239</b>	<b>239</b>	<b>239</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	377	377	377
Was- en schoonmaakmiddelen	11	11	11
Persoonlijke verzorging	50	50	50
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	19	19	19
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>456</b>	<b>456</b>	<b>456</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1824</b>	<b>1824</b>	<b>1854</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>9</b>	<b>115</b>	<b>177</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	156	156	156
Overig restpakket	17	83	83
Vergoeding restpakket	-20	-20	-20
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>153</b>	<b>218</b>	<b>218</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-143</b>	<b>-103</b>	<b>-41</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kw ijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



## f. Ouder paar zonder kinderen

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1579	1642	1866
Zorgtoeslag	156	146	115
Huurtoeslag	289	289	264
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>2024</b>	<b>2078</b>	<b>2245</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	66	66	66
Elektriciteit	41	41	41
Water	15	15	15
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	20
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	21
Telefoon, televisie, internet	54	54	54
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	202	202	202
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	125	125	148
Overige verzekeringen	16	16	16
Onderw ijs	0	0	0
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	5	5	5
Vervoer	22	22	22
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>1120</b>	<b>1120</b>	<b>1184</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	107	107	107
Inventaris	85	85	85
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	24	24	24
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>239</b>	<b>239</b>	<b>239</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	343	343	343
Was- en schoonmaakmiddelen	11	11	11
Persoonlijke verzorging	50	50	50
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	19	19	19
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>423</b>	<b>423</b>	<b>423</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1782</b>	<b>1782</b>	<b>1846</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>242</b>	<b>296</b>	<b>398</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	156	156	156
Overig restpakket	17	60	66
Vergoeding restpakket	-20	-20	-20
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>153</b>	<b>196</b>	<b>202</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>89</b>	<b>100</b>	<b>196</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kw ijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



## g. Paar, 2 kinderen3 &amp; 5 jaar

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1390	1529	1737
Zorgtoeslag	159	145	104
Huurtoeslag	285	266	190
Kinderbijslag	131	131	131
Kindgebonden budget	155	148	128
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>2120</b>	<b>2218</b>	<b>2291</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	79	79	79
Elektriciteit	53	53	53
Water	19	19	19
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	1
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	6
Telefoon, televisie, internet	56	56	56
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	202	202	202
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	125	125	148
Overige verzekeringen	30	30	30
Onderwijs	3	3	3
Kinderopvang	11	11	11
Contributies en abonnementen	5	5	5
Vervoer	50	50	50
<b>TOTAAL VASTE LASTEN</b>	<b>1209</b>	<b>1209</b>	<b>1238</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	148	148	148
Inventaris	107	107	107
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	35	35	35
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>312</b>	<b>312</b>	<b>312</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	403	403	403
Was- en schoonmaakmiddelen	16	16	16
Persoonlijke verzorging	75	75	75
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	26	26	26
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>520</b>	<b>520</b>	<b>520</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>2040</b>	<b>2040</b>	<b>2070</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>79</b>	<b>178</b>	<b>220</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	247	247	247
Overig restpakket	17	83	83
Vergoeding restpakket	-58	-58	-58
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>207</b>	<b>272</b>	<b>272</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-127</b>	<b>-95</b>	<b>-52</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kwijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



#### h. Paar, 2 kinderen 14 & 16 jaar

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1390	1529	1737
Zorgtoeslag	159	145	104
Huurtoeslag	285	266	190
Kinderbijslag	188	188	188
Kindgebonden budget	209	202	182
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>2231</b>	<b>2329</b>	<b>2402</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	79	79	79
Elektriciteit	53	53	53
Water	19	19	19
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	1
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	6
Telefoon, televisie, internet	60	60	60
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	202	202	202
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	125	125	148
Overige verzekeringen	30	30	30
Onderwijs	54	54	54
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	5	5	5
Vervoer	56	56	56
<b>TOTAAL VASTE LASTEN</b>	<b>1259</b>	<b>1259</b>	<b>1289</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	190	190	190
Inventaris	103	103	103
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	35	35	35
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>352</b>	<b>352</b>	<b>352</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	527	527	527
Was- en schoonmaakmiddelen	16	16	16
Persoonlijke verzorging	99	99	99
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	26	26	26
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>668</b>	<b>668</b>	<b>668</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>2279</b>	<b>2279</b>	<b>2309</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>-48</b>	<b>50</b>	<b>93</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	270	270	270
Overig restpakket	61	127	127
Vergoeding restpakket	-58	-58	-58
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>273</b>	<b>339</b>	<b>339</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-322</b>	<b>-289</b>	<b>-246</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kwijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



## i. Paar met vier kinderen (6, 8, 12 en 14 jaar)

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1390	1529	1737
Zorgtoeslag	159	145	104
Huurtoeslag	285	266	190
Kinderbijslag	348	348	348
Kindgebonden budget	241	234	214
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>2423</b>	<b>2521</b>	<b>2594</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	79	79	79
Elektriciteit	66	66	66
Water	22	22	22
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	1
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	6
Telefoon, televisie, internet	60	60	60
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	202	202	202
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	125	125	148
Overige verzekeringen	30	30	30
Onderwijs	49	49	49
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	5	5	5
Vervoer	78	78	78
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>1291</b>	<b>1291</b>	<b>1321</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	191	191	191
Inventaris	131	131	131
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	46	46	46
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>391</b>	<b>391</b>	<b>391</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	667	667	667
Was- en schoonmaakmiddelen	21	21	21
Persoonlijke verzorging	124	124	124
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	33	33	33
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>845</b>	<b>845</b>	<b>845</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>2527</b>	<b>2527</b>	<b>2557</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>-105</b>	<b>-6</b>	<b>36</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	373	373	373
Overig restpakket	69	135	135
Vergoeding restpakket	-95	-95	-95
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>347</b>	<b>412</b>	<b>412</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-451</b>	<b>-418</b>	<b>-376</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

- Verminderd met de kwijtschelding
- Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



j. Alleenstaande met zorgvraag

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	973	1070	1216
Zorgtoeslag	83	83	83
Huurtoeslag	230	230	179
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	53	53	0
Forfaitaire vergoeding	17	17	17
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1356</b>	<b>1453</b>	<b>1495</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	490	490	490
Energie			
Gas	59	59	59
Elektriciteit	20	20	20
Water	9	9	9
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	17
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	11
Telefoon, televisie, internet	49	49	49
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101	101	101
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	62	62	74
Overige verzekeringen	19	19	19
Onderw ijs	0	0	0
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	3	3	3
Vervoer	22	22	22
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>834</b>	<b>834</b>	<b>873</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	53	53	53
Inventaris	72	72	72
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	29	29	29
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>177</b>	<b>177</b>	<b>177</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	207	207	207
Was- en schoonmaakmiddelen	9	9	9
Persoonlijke verzorging	25	25	25
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	16	16	16
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>256</b>	<b>256</b>	<b>256</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1266</b>	<b>1267</b>	<b>1306</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>89</b>	<b>186</b>	<b>189</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	99	99	99
Overig restpakket	17	83	89
Vergoeding restpakket	-10	-10	-10
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>106</b>	<b>171</b>	<b>177</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-16</b>	<b>15</b>	<b>12</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kw ijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



k. Alleenstaande oudere met zorgvraag

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1144	1202	1366
Zorgtoeslag	83	83	75
Huurtoeslag	232	203	113
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	41	0	0
Forfaitaire vergoeding	17	17	17
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1516</b>	<b>1505</b>	<b>1571</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	490	490	490
Energie			
Gas	66 <span style="color: green;">▲</span>	66 <span style="color: green;">▲</span>	66 <span style="color: green;">▲</span>
Elektriciteit	22 <span style="color: green;">▲</span>	22 <span style="color: green;">▲</span>	22 <span style="color: green;">▲</span>
Water	10 <span style="color: green;">▲</span>	10 <span style="color: green;">▲</span>	10 <span style="color: green;">▲</span>
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	13 <span style="color: green;">▲</span>
<b>Waterschapsheffingen</b>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	11 <span style="color: green;">▲</span>
Telefoon, televisie, internet	52 <span style="color: green;">▲</span>	52 <span style="color: green;">▲</span>	52 <span style="color: green;">▲</span>
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101 <span style="color: green;">▲</span>	101 <span style="color: green;">▲</span>	101 <span style="color: green;">▲</span>
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	62 <span style="color: green;">▲</span>	62 <span style="color: green;">▲</span>	74 <span style="color: green;">▲</span>
Overige verzekeringen	13 <span style="color: green;">▲</span>	13 <span style="color: green;">▲</span>	13 <span style="color: green;">▲</span>
Onderwijs	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>
Kinderopvang	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>
Contributies en abonnementen	3 <span style="color: green;">▲</span>	3 <span style="color: green;">▲</span>	3 <span style="color: green;">▲</span>
Vervoer	19 <span style="color: green;">▲</span>	19 <span style="color: green;">▲</span>	19 <span style="color: green;">▲</span>
<b>TOTAAL VASTE LASTEN</b>	<b>837</b>	<b>837</b>	<b>872</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	53 <span style="color: green;">▲</span>	53 <span style="color: green;">▲</span>	53 <span style="color: green;">▲</span>
Inventaris	72 <span style="color: green;">▲</span>	72 <span style="color: green;">▲</span>	72 <span style="color: green;">▲</span>
Onderhoud huis en tuin	23 <span style="color: green;">▲</span>	23 <span style="color: green;">▲</span>	23 <span style="color: green;">▲</span>
Eigen risico	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>
Eigen bijdragen, zelf zorgmedicijnen	12 <span style="color: green;">▲</span>	12 <span style="color: green;">▲</span>	12 <span style="color: green;">▲</span>
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>160</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	189 <span style="color: green;">▲</span>	192 <span style="color: green;">▲</span>	241
Was- en schoonmaakmiddelen	9 <span style="color: green;">▲</span>	9 <span style="color: green;">▲</span>	9 <span style="color: green;">▲</span>
Persoonlijke verzorging	25 <span style="color: green;">▲</span>	25 <span style="color: green;">▲</span>	25 <span style="color: green;">▲</span>
Huishoudelijke dienstverlening	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	16 <span style="color: green;">▲</span>	16 <span style="color: green;">▲</span>	16 <span style="color: green;">▲</span>
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>238</b>	<b>240</b>	<b>290</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1235</b>	<b>1237</b>	<b>1322</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>282</b>	<b>268</b>	<b>249</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	99	99	99
Overig restpakket	17	60	63
Vergoeding restpakket	-10 <span style="color: red;">●</span>	-10 <span style="color: red;">●</span>	-10 <span style="color: red;">●</span>
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>106</b>	<b>149</b>	<b>151</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>176</b>	<b>119</b>	<b>97</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kwijtschelding



De tabellen op de volgende pagina's geven de begrotingen weer van de vernieuwde armoedeaanpak.

a. Alleenstaande

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	973	1070	1216
Zorgtoeslag	83	83	83
Huurtoeslag	230	230	179
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	42	42	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1328</b>	<b>1426</b>	<b>1478</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	490	490	490
Energie			
Gas	59	59	59
Elektriciteit	20	20	20
Water	9	9	9
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	17
<b>Waterschapshheffingen</b>	0	2	11
Telefoon, televisie, internet	49	49	49
Verzekeringen			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101	101	101
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	60	60	60
Overige verzekeringen	19	19	19
Onderwijs	0	0	0
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	3	3	3
Vervoer	14	14	14
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>823</b>	<b>826</b>	<b>851</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	53	53	53
Inventaris	72	72	72
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	12	12	12
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>160</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	207	207	207
Was- en schoonmaakmiddelen	9	9	9
Persoonlijke verzorging	25	25	25
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	16	16	16
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>256</b>	<b>256</b>	<b>256</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1239</b>	<b>1242</b>	<b>1267</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>89</b>	<b>183</b>	<b>211</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	99	99	99
Overig restpakket	17	83	89
Vergoeding restpakket	-10	-10	-10
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>106</b>	<b>171</b>	<b>177</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-16</b>	<b>12</b>	<b>34</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kwijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



**b. Alleenstaande oudere**

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1144	1202	1366
Zorgtoeslag	83	83	75
Huurtoeslag	232	203	113
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	33	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1492</b>	<b>1489</b>	<b>1554</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	490	490	490
Energie			
Gas	66	66	66
Elektriciteit	22	22	22
Water	10	10	10
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	17
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	11
Telefoon, televisie, internet	52	52	52
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101	101	101
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	60	60	60
Overige verzekeringen	13	13	13
Onderwijs	0	0	0
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	3	3	3
Vervoer	11	11	11
<b>TOTAAL VASTE LASTEN</b>	<b>826</b>	<b>826</b>	<b>854</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	53	53	53
Inventaris	72	72	72
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	12	12	12
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>160</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	189	189	189
Was- en schoonmaakmiddelen	9	9	9
Persoonlijke verzorging	25	25	25
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	16	16	16
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>238</b>	<b>238</b>	<b>238</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1224</b>	<b>1224</b>	<b>1252</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>268</b>	<b>265</b>	<b>302</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	99	99	99
Overig restpakket	17	60	66
Vergoeding restpakket	-10	-10	-10
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>106</b>	<b>149</b>	<b>155</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>162</b>	<b>116</b>	<b>147</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kwijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



c. Alleenstaande, 2 kinderen 3 & 5 jaar

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	973	1070	1216
Zorgtoeslag	83	83	83
Huurtoeslag	285	285	285
Kinderbijslag	131	131	131
Kindgebonden budget	411	411	411
Kinderopvangtoeslag	0	555	833
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1883</b>	<b>2536</b>	<b>2959</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	79	79	79
Elektriciteit	47	47	47
Water	16	16	16
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	20
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	21
Telefoon, televisie, internet	49	49	49
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101	101	101
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	60	60	60
Overige verzekeringen	22	22	22
Onderw ijs	7	7	7
Kinderopvang	7	593	889
Contributies en abonnementen	3	3	3
Vervoer	36	36	36
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>1001</b>	<b>1587</b>	<b>1925</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	100	100	100
Inventaris	91	91	91
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	23	23	23
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>237</b>	<b>237</b>	<b>237</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	310	310	310
Was- en schoonmaakmiddelen	14	14	14
Persoonlijke verzorging	50	50	50
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	23	23	23
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>396</b>	<b>396</b>	<b>396</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1634</b>	<b>2220</b>	<b>2558</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>249</b>	<b>316</b>	<b>402</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	190	190	190
Overig restpakket	17	83	89
Vergoeding restpakket	-45	-45	-45
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>162</b>	<b>227</b>	<b>233</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>88</b>	<b>89</b>	<b>168</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kw ijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



## d. Alleenstaande, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	973	1070	1216
Zorgtoeslag	83	83	83
Huurtoeslag	285	285	285
Kinderbijslag	188	188	188
Kindgebonden budget	465	465	465
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1994</b>	<b>2091</b>	<b>2237</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	79	79	79
Elektriciteit	47	47	47
Water	16	16	16
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	20
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	21
Telefoon, televisie, internet	53	53	53
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101	101	101
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	60	60	60
Overige verzekeringen	22	22	22
Onderwijs	71	71	71
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	3	3	3
Vervoer	42	42	42
<b>TOTAAL VASTE LASTEN</b>	<b>1068</b>	<b>1068</b>	<b>1110</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	143	143	143
Inventaris	98	98	98
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	23	23	23
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>286</b>	<b>286</b>	<b>286</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	452	452	452
Was- en schoonmaakmiddelen	14	14	14
Persoonlijke verzorging	74	74	74
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	23	23	23
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>562</b>	<b>562</b>	<b>562</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1917</b>	<b>1917</b>	<b>1958</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>78</b>	<b>175</b>	<b>279</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	213	213	213
Overig restpakket	61	127	133
Vergoeding restpakket	-83	-83	-83
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>191</b>	<b>256</b>	<b>262</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-113</b>	<b>-81</b>	<b>17</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kwijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



e. Paar zonder kinderen

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1390	1529	1737
Zorgtoeslag	159	145	104
Huurtoeslag	285	266	190
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1834</b>	<b>1939</b>	<b>2032</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	59	59	59
Elektriciteit	37	37	37
Water	13	13	13
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	12
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	21
Telefoon, televisie, internet	56	56	56
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	202	202	202
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	119	119	119
Overige verzekeringen	29	29	29
Onderw ijs	0	0	0
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	5	5	5
Vervoer	28	28	28
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>1124</b>	<b>1124</b>	<b>1156</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	107	107	107
Inventaris	85	85	85
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	24	24	24
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>239</b>	<b>239</b>	<b>239</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	377	377	377
Was- en schoonmaakmiddelen	11	11	11
Persoonlijke verzorging	50	50	50
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	19	19	19
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>456</b>	<b>456</b>	<b>456</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1819</b>	<b>1819</b>	<b>1852</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>15</b>	<b>120</b>	<b>180</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	156	156	156
Overig restpakket	17	83	85
Vergoeding restpakket	-20	-20	-20
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>153</b>	<b>218</b>	<b>221</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-138</b>	<b>-98</b>	<b>-41</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kw ijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



f. Ouder paar zonder kinderen

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1579	1642	1866
Zorgtoeslag	156	146	115
Huurtoeslag	289	289	264
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>2024</b>	<b>2078</b>	<b>2245</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	66	66	66
Elektriciteit	41	41	41
Water	15	15	15
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	20
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	21
Telefoon, televisie, internet	54	54	54
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	202	202	202
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	119	119	119
Overige verzekeringen	16	16	16
Onderw ijs	0	0	0
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	5	5	5
Vervoer	22	22	22
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>1114</b>	<b>1114</b>	<b>1156</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	107	107	107
Inventaris	85	85	85
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	24	24	24
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>239</b>	<b>239</b>	<b>239</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	343	343	343
Was- en schoonmaakmiddelen	11	11	11
Persoonlijke verzorging	50	50	50
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	19	19	19
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>423</b>	<b>423</b>	<b>423</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1776</b>	<b>1776</b>	<b>1818</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>248</b>	<b>302</b>	<b>427</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	156	156	156
Overig restpakket	17	60	66
Vergoeding restpakket	-20	-20	-20
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>153</b>	<b>196</b>	<b>202</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>95</b>	<b>106</b>	<b>225</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kw ijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



## g. Paar, 2 kinderen3 &amp; 5 jaar

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1390	1529	1737
Zorgtoeslag	159	145	104
Huurtoeslag	285	266	190
Kinderbijslag	131	131	131
Kindgebonden budget	155	148	128
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>2120</b>	<b>2218</b>	<b>2291</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	79	79	79
Elektriciteit	53	53	53
Water	19	19	19
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	12
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	21
Telefoon, televisie, internet	56	56	56
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	202	202	202
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	119	119	119
Overige verzekeringen	30	30	30
Onderw ijs	7	7	7
Kinderopvang	11	11	11
Contributies en abonnementen	5	5	5
Vervoer	50	50	50
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>1207</b>	<b>1207</b>	<b>1240</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	148	148	148
Inventaris	107	107	107
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	35	35	35
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>312</b>	<b>312</b>	<b>312</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	403	403	403
Was- en schoonmaakmiddelen	16	16	16
Persoonlijke verzorging	75	75	75
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	26	26	26
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>520</b>	<b>520</b>	<b>520</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>2039</b>	<b>2039</b>	<b>2072</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>81</b>	<b>179</b>	<b>219</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	247	247	247
Overig restpakket	17	83	85
Vergoeding restpakket	-55	-55	-55
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>209</b>	<b>274</b>	<b>277</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-128</b>	<b>-95</b>	<b>-58</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kw ijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



## h. Paar, 2 kinderen 14 &amp; 16 jaar

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1390	1529	1737
Zorgtoeslag	159	145	104
Huurtoeslag	285	266	190
Kinderbijslag	188	188	188
Kindgebonden budget	209	202	182
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>2231</b>	<b>2329</b>	<b>2402</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	79	79	79
Elektriciteit	53	53	53
Water	19	19	19
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	12
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	21
Telefoon, televisie, internet	60	60	60
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	202	202	202
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	119	119	119
Overige verzekeringen	30	30	30
Onderwijs	71	71	71
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	5	5	5
Vervoer	56	56	56
<b>TOTAAL VASTE LASTEN</b>	<b>1270</b>	<b>1270</b>	<b>1303</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	190	190	190
Inventaris	113	113	113
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	35	35	35
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>362</b>	<b>362</b>	<b>362</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	527	527	527
Was- en schoonmaakmiddelen	16	16	16
Persoonlijke verzorging	99	99	99
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	26	26	26
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>668</b>	<b>668</b>	<b>668</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>2300</b>	<b>2300</b>	<b>2333</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>-69</b>	<b>29</b>	<b>69</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	270	270	270
Overig restpakket	61	127	129
Vergoeding restpakket	-93	-93	-93
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>238</b>	<b>303</b>	<b>306</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-307</b>	<b>-274</b>	<b>-237</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kw ijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten

## i. Paar met vier kinderen (6, 8, 12 en 14 jaar)

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1390	1529	1737
Zorgtoeslag	159	145	104
Huurtoeslag	285	266	190
Kinderbijslag	348	348	348
Kindgebonden budget	241	234	214
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	0	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>2423</b>	<b>2521</b>	<b>2594</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	575	575	575
Energie			
Gas	79	79	79
Elektriciteit	66	66	66
Water	22	22	22
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	12
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	0	21
Telefoon, televisie, internet	60	60	60
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	202	202	202
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	119	119	119
Overige verzekeringen	30	30	30
Onderwijs	74	74	74
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	5	5	5
Vervoer	78	78	78
<b>TOTAAL VASTE LASTEN</b>	<b>1311</b>	<b>1311</b>	<b>1343</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	191	191	191
Inventaris	141	141	141
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	46	46	46
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>401</b>	<b>401</b>	<b>401</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	667	667	667
Was- en schoonmaakmiddelen	21	21	21
Persoonlijke verzorging	124	124	124
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	33	33	33
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>845</b>	<b>845</b>	<b>845</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>2557</b>	<b>2557</b>	<b>2590</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>-134</b>	<b>-36</b>	<b>4</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	373	373	373
Overig restpakket	69	135	137
Vergoeding restpakket	-139	-139	-139
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>302</b>	<b>368</b>	<b>370</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-437</b>	<b>-404</b>	<b>-367</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kwijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten

## j. Alleenstaande met zorgvraag

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	973	1070	1216
Zorgtoeslag	83	83	83
Huurtoeslag	230	230	179
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	42	42	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1328</b>	<b>1426</b>	<b>1478</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	490	490	490
Energie			
Gas	59	59	59
Elektriciteit	20	20	20
Water	9	9	9
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0	0	17
<b>Waterschapsheffingen</b>	0	2	11
Telefoon, televisie, internet	49	49	49
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101	101	101
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	60	60	60
Overige verzekeringen	19	19	19
Onderwijs	0	0	0
Kinderopvang	0	0	0
Contributies en abonnementen	3	3	3
Vervoer	22	22	22
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>831</b>	<b>834</b>	<b>859</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	53	53	53
Inventaris	72	72	72
Onderhoud huis en tuin	23	23	23
Eigen risico	0	0	0
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	29	29	29
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>177</b>	<b>177</b>	<b>177</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	207	207	207
Was- en schoonmaakmiddelen	9	9	9
Persoonlijke verzorging	25	25	25
Huishoudelijke dienstverlening	0	0	0
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	16	16	16
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>256</b>	<b>256</b>	<b>256</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1264</b>	<b>1267</b>	<b>1292</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>65</b>	<b>159</b>	<b>187</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	99	99	99
Overig restpakket	17	83	89
Vergoeding restpakket	-10	-10	-10
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>106</b>	<b>171</b>	<b>177</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>-41</b>	<b>-12</b>	<b>9</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kwijtschelding

•• Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



## k. Alleenstaande oudere met zorgvraag

	100%	110%	125%
<b>Inkomsten</b>			
Netto inkomen (incl. kortingen)	1144	1202	1366
Zorgtoeslag	83	83	75
Huurtoeslag	232	203	113
Kinderbijslag	0	0	0
Kindgebonden budget	0	0	0
Kinderopvangtoeslag	0	0	0
Woonlastenfonds	33	0	0
Forfaitaire vergoeding	0	0	0
<b>TOTAAL INKOMSTEN</b>	<b>1492</b>	<b>1489</b>	<b>1554</b>
<b>Vaste lasten</b>			
Huur	490	490	490
Energie			
Gas	66 <span style="color: green;">▲</span>	66 <span style="color: green;">▲</span>	66 <span style="color: green;">▲</span>
Elektriciteit	22 <span style="color: green;">▲</span>	22 <span style="color: green;">▲</span>	22 <span style="color: green;">▲</span>
Water	10 <span style="color: green;">▲</span>	10 <span style="color: green;">▲</span>	10 <span style="color: green;">▲</span>
<b>Gemeentelijke heffingen</b>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	17 <span style="color: green;">▲</span>
<b>Waterschapsheffingen</b>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	11 <span style="color: green;">▲</span>
Telefoon, televisie, internet	52 <span style="color: green;">▲</span>	52 <span style="color: green;">▲</span>	52 <span style="color: green;">▲</span>
<b>Verzekeringen</b>			
<b>Zorgverzekering: Basis</b>	101 <span style="color: green;">▲</span>	101 <span style="color: green;">▲</span>	101 <span style="color: green;">▲</span>
<b>Zorgverzekering: Aanvullend</b>	60 <span style="color: red;">●</span>	60 <span style="color: red;">●</span>	60 <span style="color: red;">●</span>
Overige verzekeringen	13 <span style="color: green;">▲</span>	13 <span style="color: green;">▲</span>	13 <span style="color: green;">▲</span>
Onderwijs	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>
Kinderopvang	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>
Contributies en abonnementen	3 <span style="color: green;">▲</span>	3 <span style="color: green;">▲</span>	3 <span style="color: green;">▲</span>
Vervoer	19 <span style="color: red;">●</span>	19 <span style="color: red;">●</span>	19 <span style="color: red;">●</span>
<b>TOTAAL VASTELASTEN</b>	<b>834</b>	<b>834</b>	<b>862</b>
<b>Reserveringsuitgaven</b>			
Kleding en schoenen	53 <span style="color: green;">▲</span>	53 <span style="color: green;">▲</span>	53 <span style="color: green;">▲</span>
Inventaris	72 <span style="color: green;">▲</span>	72 <span style="color: green;">▲</span>	72 <span style="color: green;">▲</span>
Onderhoud huis en tuin	23 <span style="color: green;">▲</span>	23 <span style="color: green;">▲</span>	23 <span style="color: green;">▲</span>
Eigen risico	0 <span style="color: red;">●</span>	0 <span style="color: red;">●</span>	0 <span style="color: red;">●</span>
Eigen bijdragen, zelfzorgmedicijnen	12 <span style="color: green;">▲</span>	12 <span style="color: green;">▲</span>	12 <span style="color: green;">▲</span>
Vrijtijdsuitgaven	*	*	*
<b>TOTAAL RESERVERINGSUITGAVEN</b>	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>160</b>
<b>Huishoudelijke uitgaven</b>			
Voeding	189 <span style="color: green;">▲</span>	192 <span style="color: green;">▲</span>	241 <span style="color: green;">▲</span>
Was- en schoonmaakmiddelen	9 <span style="color: green;">▲</span>	9 <span style="color: green;">▲</span>	9 <span style="color: green;">▲</span>
Persoonlijke verzorging	25 <span style="color: green;">▲</span>	25 <span style="color: green;">▲</span>	25 <span style="color: green;">▲</span>
Huishoudelijke dienstverlening	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>	0 <span style="color: green;">▲</span>
Huisdieren	*	*	*
Roken	*	*	*
Diversen	16 <span style="color: green;">▲</span>	16 <span style="color: green;">▲</span>	16 <span style="color: green;">▲</span>
<b>TOTAAL HUISHOUDELIJKE UITGAVEN</b>	<b>238</b>	<b>240</b>	<b>290</b>
<b>TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>1232</b>	<b>1235</b>	<b>1312</b>
<b>BESCHIKBAAR NA BASISPAKKET</b>	<b>260</b>	<b>254</b>	<b>242</b>
<b>Restpakket</b>			
Sociale participatie	99	99	99
Overig restpakket	17	60	66
Vergoeding restpakket	-10 <span style="color: red;">●</span>	-10 <span style="color: red;">●</span>	-10 <span style="color: red;">●</span>
<b>TOTAAL RESTPAKKET</b>	<b>106</b>	<b>149</b>	<b>155</b>
<b>BESCHIKBAAR NA RESTPAKKET</b>	<b>155</b>	<b>105</b>	<b>87</b>

\* Deze posten vallen onder het restpakket

**Vet en cursief Afhankelijk van gemeentelijke tarieven**

• Verminderd met de kwijtschelding

● Lokale tegemoetkomingen en/of meerkosten



## Bijlage 2: Inkomsten

### Inkomsten

Het inkomen in de begrotingen is inclusief vakantietoeslag en heffingskortingen (bijvoorbeeld de algemene heffingskorting, de arbeidskorting en de combinatiekorting). Het uitgangspunt is dat huishoudens alle kortingen en landelijke toeslagen waar ze recht op hebben ook daadwerkelijk aanvragen.

### Individuele inkomenstoelage

De individuele inkomenstoelage is bedoeld voor mensen jonger dan de AOW-leeftijd die geen zicht hebben op een inkomensverbetering. De hoogte van de individuele inkomenstoelage bedraagt:

- 378 euro voor een alleenstaande;
- 486 euro voor een alleenstaande ouder;
- 540 euro voor paren;
- 607 euro voor echtparen (of daarmee gelijkgestelden) met minimaal 2 kinderen waarvan 1 kind tussen 12 en 18 jaar is.

### GRIP budget

In de vernieuwde armoedeaanpak is de individuele inkomenstoelage komen te vervallen. Hiervoor in de plaats is het GRIP budget gekomen. Met het GRIP budget wil de gemeente mensen ondersteunen om een bepaalde levensgebeurtenis door te komen en om het vervolgens financieel zelfstandig te redden. De hoogte van het budget is 400 euro per huishouden per gebeurtenis.

### Algemene opmerking

Naast bovenstaande inkomensondersteunende maatregelen wordt bij de inkomsten rekening gehouden met de zorgtoeslag, de huurtoeslag, de kinderbijslag, het kindgebonden budget en het de eventuele kinderopvangtoeslag.



## Bijlage 3: Verantwoording uitgaven

Het Nibud gebruikt diverse bronnen voor de referentiecijfers. Hieronder volgt een korte verantwoording van keuzes en bronnen uitgesplitst naar het basis- en het restpakket.

### 1. Basispakket

#### Huur

Er wordt gerekend met een huur van 490 euro voor eenpersoonshuishoudens en 575 euro voor meerpersoonshuishoudens.

#### Energie

Dit is 90 procent van de prijs van gemiddeld gebruik naar huishoudtype met een opslag voor huishoudens van de AOW-gerechtigde leeftijd (gasverbruik). Daarbij hanteert het Nibud de prijs van het gemiddelde verbruik. Bij huishoudens boven de AOW-gerechtigde leeftijd is de energieregeling verrekend.

#### Lokale lasten

Dit zijn de gemeentelijke- en waterschapsheffingen verminderd met de eventuele kwijtschelding.

#### Telefoon, televisie en internet

Deze bedragen zijn gebaseerd op het bellen met een mobiele telefoon met een sim-only abonnement voor 100 tot 150 belminuten per maand, een basisabonnement voor internet en een basis digitaal televisie abonnement. We gaan er van uit dat iedereen in het huishouden van 12 jaar en ouder een eigen mobiele telefoon heeft.

#### Zorgverzekeringen

Dit betreft de nominale premie van de basis- en aanvullende verzekering inclusief de minst uitgebreide tandartsverzekering. Voor huishoudens die voldoen aan de voorwaarden is de collectiviteitskorting van toepassing.

#### Overige verzekeringen

Dit betreft een aansprakelijkheidsverzekering, een inboedelverzekering en voor volwassenen in huishoudens onder de AOW-gerechtigde leeftijd een uitvaartverzekering.

## Onderwijs

Dit zijn gemiddelde bedragen aan schoolkosten. Deze verschillen per schooltype. Ze zijn afkomstig van Nibud-onderzoek (basisschool) en de Schoolkostenmonitor (middelbare school).

## Kinderopvang

Dit zijn de kosten exclusief de landelijke vergoeding die wordt gegeven. De kinderopvangtoeslag staat benoemd bij de inkomsten.

## Contributies en abonnementen

Hieronder vallen de bankkosten. De kosten aan kranten en/of tijdschriften en de kosten aan (sport-)verenigingen vallen onder het restpakket (zie volgende paragraaf).

## Vervoer

Voor ieder lid van het huishouden zijn dit de kosten van een fiets, een OV-chipkaart en enkele zones.

## Kleding en schoenen

Deze bedragen zijn gebaseerd op het Nibud-basispakket voor kleding.

## Inventaris en onderhoud

Bedragen zijn gebaseerd op het Nibud-basispakket voor inventaris en onderhoud.

## Niet-vergoede ziektekosten

In het basispakket zitten kosten die elk huishouden heeft. De kosten betreffen de huisapotheek met pleisters, aspirines e.d. plus het bedrag dat een huishouden maximaal kwijt kan zijn aan het eigen risico van de zorgverzekering.

## Voeding

De bedragen zijn gebaseerd op de aanbevolen hoeveelheden voor een gezonde voeding volgens het Voedingscentrum. De prijzen van deze voedingspakketten zijn afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

## Was- en schoonmaakartikelen

Dit is een bedrag per huishouden en een bedrag per persoon op basis van Nibud-onderzoek.

## Persoonlijke verzorging

Uitgegaan is van een bedrag per persoon op basis van Nibud-onderzoek.

## Diversen

Dit is een bedrag per huishouden en een bedrag per persoon voor diverse uitgaven. Denk hierbij aan de kosten voor postzegels en de kosten van een identiteitsbewijs.

## 2. Restpakket

Het bedrag dat overblijft nadat alle uitgaven uit het basispakket zijn gedaan, is bestemd voor vrije bestedingen. Alle vrije bestedingen vormen samen het restpakket.

### *Pakket voor sociale participatie*

Als voorbeeld heeft het Nibud in samenwerking met het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) een pakket aan uitgaven voor sociale participatie opgesteld. De uitgavenposten waar rekening mee is gehouden staan hieronder weergegeven evenals de richtbedragen voor deze uitgavenposten.

#### **Uitgaven aan sociale participatie, bedrag per maand**

	€
<b>Contributies en abonnementen</b>	
per kind 4 tot 12 jaar	11,50
per persoon vanaf 12 jaar	17,00
per huishouden	2,50
<b>Bezoek ontvangen</b>	
per persoon	8,50
per huishouden	11,50
<b>Op bezoek gaan</b>	
per persoon	5,50
<b>Vakantie/uitgaan</b>	
per persoon	17,00
per huishouden	23,00
<b>Vervoer</b>	
per persoon	9,00
per huishouden	4,50

Bron: Hoff et al, SCP/Nibud, 2009, berekeningen Nibud, 2016.

### Overig restpakket

Naast de uitgaven zoals gespecificeerd in het pakket aan sociale participatie kunnen nog allerlei overige uitgaven als voorbeeld in het restpakket worden opgenomen. In dit onderzoek zijn dat de kosten voor woon-werkverkeer (gebaseerd op een twee-sterrenabonnement en jaarlijks geïndexeerd), zakgeld voor de kinderen (bedragen zijn gebaseerd op regulier onderzoek van het Nibud) en de kosten voor een huisdier (incl. hondenbelasting).



**Panteia**

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM

**debeleidsonderzoekers**

# **Een steun in de rug**

**Evaluatie van de proef aanpak levensgebeurtenissen**

Projectnummer P0011

Onderzoek in opdracht van de gemeente Utrecht

Auteur: Lennart de Ruig, m.m.v. Auke Witkamp en Laura de Haan (Panteia)

© 2016 | De Beleidsonderzoekers | [www.beleidsonderzoekers.nl](http://www.beleidsonderzoekers.nl)

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt via druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.

# Inhoud

<b>Samenvatting en conclusie</b>	<b>4</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1 De proef levensgebeurtenissen en schulden	9
1.2 Evaluatie van de proef	9
1.3 Opzet van de evaluatie	10
1.4 Leeswijzer	11
<b>2 Levensgebeurtenissen en schulden</b>	<b>13</b>
2.1 Oorzaken van schulden	13
2.2 De rol van levensgebeurtenissen	14
2.3 Deelconclusie	17
<b>3 Uitvoering van de proef</b>	<b>19</b>
3.1 Opzet van de proef	19
3.2 Ervaringen tijdens de uitvoering	20
3.3 Deelconclusie	23
<b>4 Deelname aan de proef</b>	<b>25</b>
4.1 Aanvragen en toekenningen	25
4.2 Afwijzingen en afmeldingen	26
4.3 Problematiek en kenmerken van deelnemers	29
4.4 Deelconclusie	34
<b>5 Werking en effecten</b>	<b>36</b>
5.1 Beoogde en verwachte werking	36
5.2 Werking en effecten workshops	37
5.3 Werking en effecten gripbudget	39
5.4 Aanvullende ondersteuningsbehoefte	42
5.5 Deelconclusie	44
<b>Bijlage 1 Onderzoeksvragen</b>	<b>46</b>
<b>Bijlage 2 Literatuur</b>	<b>48</b>

# Samenvatting en conclusie

In de maanden april t/m juni 2016 beproefde de gemeente Utrecht een nieuwe aanpak voor het vroegtijdig voorkomen van armoede en schulden. Deze aanpak was gericht op de levensgebeurtenissen ontslag en (echt)scheiding, omdat die vaak het begin vormen van financiële problemen. Tijdens de proef zijn twee nieuwe instrumenten ingezet die nauw met elkaar samenhangen:

- Workshops rondom financiële veranderingen bij ontslag en (echt)scheiding, georganiseerd door U Centraal. De workshop is bedoeld als laagdrempelige ingang. Daarna kunnen mensen doorverwezen worden naar ander aanbod, zoals de cursus "Grip op Financiën" of ondersteuning door een vrijwilliger.
- Het gripbudget van 400 euro, dat door de afdeling Werk en Inkomen van de gemeente wordt toegekend aan mensen die na 1 januari 2016 zijn ontslagen of gescheiden van hun partner én een inkomen hebben van maximaal 125% van de bijstandsnorm.

De gemeente heeft de proef door een extern onderzoeksbureau laten evalueren. Deze evaluatie was gericht op de uitvoering van de proef, de werkzame elementen van de ingezette instrumenten en de eerste effecten op de burgers die hebben deelgenomen. Hiervoor hebben we onder andere gesproken met 45 mensen die hebben deelgenomen aan de proef. Hieronder vatten we de bevindingen en conclusies van de evaluatie samen.

## Levensgebeurtenissen en schulden

Levensgebeurtenissen spelen een belangrijke rol bij het ontstaan van schulden. Ontslag en scheiding, de levensgebeurtenissen waarop de gemeente Utrecht focust, leiden tot een toename van financiële problemen bij burgers, zo blijkt uit onderzoek. Ook zijn dit veel voorkomende levensgebeurtenissen bij mensen met problematische schulden. Er is dus bewijs dat een aanpak gericht op levensgebeurtenissen van belang is bij het voorkomen van schulden.

Het is op basis van de literatuur te rechtvaardigen dat een gemeente zoals Utrecht - met een wettelijke taak op het gebied van preventie en vroegsignalering van schulden - levensgebeurtenissen hanteert als ingang voor preventie van schulden. Uit de literatuur blijkt echter niet duidelijk of er bij huishoudens met schulden in de periode vóór de inkomsterugval ook al andere problemen aanwezig waren, zoals riskant budgetteringsgedrag of het aangaan van te hoge betalingsverplichtingen. Dit betekent dat een aanpak

zich op de specifieke situatie van de burger moet richten (maatwerk), omdat er vaak meer speelt dan alleen een levensgebeurtenis.

Onbekend is wat (bewezen) effectieve aanpakken zijn om schulden na een levensgebeurtenis te voorkomen of verminderen. Wel is bekend dat mensen ná een levensgebeurtenis ontvankelijk zijn voor informatie en vaak zelf al beter gaan letten op hun bestedingen en de voorwaarden van de financiële producten die zijn afgesloten onder de loep nemen. Een levensgebeurtenis leidt tot een gevoel van onrust en de periode kort na de levensgebeurtenis lijkt daarmee een goed aangrijpingspunt voor gemeentelijk beleid. De deelnemers die wij hebben gesproken, vonden het momentum van de workshop en/of het gripbudget allemaal goed.

## **Uitvoering van de proef**

De proef is in hoofdlijnen uitgevoerd zoals beoogd was. De partijen waarmee afspraken zijn gemaakt over de proef, hebben tijdens de proef hun taken uitgevoerd. Ook waren de onderlinge afspraken voor de samenwerkingspartners duidelijk. Wel dreef de proef op informele samenwerkingsafspraken en specifieke personen. Wanneer de proef wordt omgezet in regulier beleid, is het van belang dat de gemeente formele afspraken maakt met de samenwerkingspartners.

UWV en de buurtteams hebben een belangrijke rol gespeeld bij de signalering en doorverwijzing van deelnemers voor de proef. Bij omzetting van de proef in regulier beleid ligt het dan ook voor de hand om deze samenwerkingspartners te blijven betrekken. Het grootste deel van de geïnterviewde deelnemers is echter niet doorverwezen door de samenwerkingspartners, maar heeft zelf informatie over de proef gevonden op de website van de gemeente, via Facebook, folders, huis-aan-huisbladen. Dit lijkt erop te wijzen dat de proef ook de zelfredzame, proactieve burger heeft bereikt. Intensieve communicatie over de instrumenten lijkt dus effect te hebben op nieuwe doelgroepen voor de gemeente.

Echtscheidingsadvocaten en mediators zijn niet door de deelnemers genoemd als doorverwijzende instanties. Wanneer de gemeente in de toekomst advocaten en mediators op een structurele wijze wil betrekken bij preventie en vroegsignalering van schulden, moet de samenwerkingsrelatie preciezer worden ingevuld.

De aanvraag van het gripbudget verliep volgens de aanvragers soepel en het bedrag werd snel op de rekening gestort. Binnen de regels van de proef werd er coulant omgegaan met aanvragen. Een knelpunt ontstond wanneer er onvoldoende papieren bewijs was dat het feitelijke inkomen na ontslag of echtscheiding onder de grens van 125% van

de bijstandsnorm valt. In dit soort gevallen zal bij een structurele aanpak gericht op levensgebeurtenissen meer maatwerk nodig zijn.

Voorafgaand aan de proef was een van de aannames dat een levensgebeurtenis een grote impact heeft op de financiële situatie. Dit bleek in de praktijk niet altijd het geval. Soms gaan ontslag of echtscheiding niet of nauwelijks gepaard met een inkomstendaling of extra uitgaven. Ook hieruit blijkt dat maatwerk vereist is om vast te stellen of een levensgebeurtenis in een specifiek geval een financiële impact heeft.

## **Deelname aan de proef**

U Centraal heeft gedurende de proef acht workshops uitgevoerd waaraan 67 mensen hebben deelgenomen: 36 aan de workshop ontslag en 31 aan de workshop echtscheiding. Het gripbudget is door 123 mensen aangevraagd, maar het toekenningspercentage ligt met 57 procent relatief laag. Veel aanvragen zijn afgewezen omdat de aanvrager een te hoog inkomen had of de levensgebeurtenis niet plaatsvond in de proefperiode.

Onder de aanvragers van het gripbudget en de deelnemers aan de workshops zijn mensen van 40-49 jaar en vrouwen sterk oververtegenwoordigd. Waarschijnlijk heeft dit te maken met het feit dat deze mensen vaker worden getroffen door de levensgebeurtenissen waarop de proef zich richt. Veel deelnemers hebben financiële problemen. Iets meer dan de helft is al in beeld bij de gemeente omdat ze een U-pas hebben of een regeling bijzondere bijstand toegekend hebben gekregen.

De meeste aanvragen voor het gripbudget zijn afkomstig uit de wijken Overvecht, Noordwest, Zuidwest en Leidsche Rijn. Dat zijn de wijken met het hoogste percentage inwoners dat niet goed kan rondkomen, scheidingen en inwoners met een huishoudinkomen tot 125 procent van het sociaal minimum. Het gripbudget lijkt dus vooral mensen met financiële problemen te bereiken.

Op basis van de interviews met de deelnemers zien we dat deze uit twee subgroepen bestaan. De eerste groep mensen is relatief zelfredzaam, maar maakt zich wel veel zorgen over hun financiële situatie, omdat ze hun inkomen zien verminderen. Het gaat om een nieuwe doelgroep voor de gemeente; mensen die geen aanspraak maken op gemeentelijke voorzieningen zoals schuldhulpverlening, de Participatiewet of de WMO, maar wel behoefte hebben aan informatie, ondersteuning en advies.

De tweede subgroep groep bestaat uit mensen die structureel geld te kort komen, langdurig van een laag inkomen leven of al betrekkelijk hoge schulden hebben. Sommigen maken gebruik van de hulp van het buurtteam of hebben een bijstandsuitkering. Het zijn mensen die dreigen vast te lopen in onze complexe samenleving. Overigens gaat het

hierbij niet alleen om de 'klassieke' doelgroep van het armoedebeleid. Een deel van deze mensen vertelt dat het leven een paar jaar geleden nog meezat, maar dat ze door het ontslag of door de scheiding van de regen in de drup zijn gekomen.

## Werking en effecten

De workshops hebben in de praktijk gefunctioneerd als een laagdrempelige ingang voor mensen die normaal gesproken vaak geen gebruik maken van gemeentelijke armoedeverorzieningen. Voor veel deelnemers had de informatie en het advies tijdens de workshop toegevoegde waarde. De gedachtegang achter de pilot - dat de workshop rust en ruimte in de hoofden van mensen geeft - zien we ook terug in de antwoorden van veel deelnemers. Wat dit betreft werkte de workshop zoals beoogd. Voor een paar deelnemers was het niveau van de workshop echter te laag en had hij daardoor nauwelijks toegevoegde waarde. Bij omzetting van de workshop naar regulier beleid zou beter ingespeeld moeten worden op het kennisniveau en de specifieke informatiebehoefte van de deelnemers.

De werking en effecten van de workshop zijn gedeeltelijk anders dan vooraf bedacht door de gemeente. Veel deelnemers benoemden expliciet dat ze het prettig vonden om met lotgenoten te spreken. Deze 'therapeutische' werking van de workshop is te beschouwen als een onverwachte bijvangst van de proef. Daarnaast vulde de workshop een lacune in de basisdienstverlening van UWV in; het persoonlijke contact tussen uitvoeringsorganisatie en werkloze.<sup>1</sup> Men kan zich wel afvragen of het aan de gemeente is om deze lacune in te vullen. Bij omzetting van de workshop naar regulier beleid kan overwogen worden om een meer structurele samenwerkingsrelatie met UWV aan te gaan.

Het gripbudget heeft in de praktijk gefungeerd als een spaarpotje of een middel om schulden af te betalen. Afgaande op de interviews met deelnemers, is het geld dus verstandig gebruikt. Dit sluit aan bij de inzichten uit gedragseconomisch onderzoek dat een groot bedrag ineens vaak opzij wordt gezet voor een bestedingsdoel in de toekomst. Het eenmalige bedrag van 400 euro was voor de helft van de mensen te weinig, voor de andere helft gaf het rust en de gelegenheid om te participeren. Mensen zeggen bijvoorbeeld dat ze zieke familieleden in het ziekenhuis konden bezoeken of minder stress hadden toen ze hun rekeningafschriften bekeken.

Het gripbudget lijkt ook een 'lokeffect' te hebben gehad. Iets minder dan de helft van de aanvragers was daarvoor niet in beeld bij de gemeente als doelgroep voor andere armoedeverorzieningen. De andere helft van de mensen die alleen het gripbudget hebben

---

<sup>1</sup> De mensen die zijn geïnterviewd, hebben voornamelijk te maken gehad met de oude dienstverlening van UWV. UWV heeft nu plannen gemaakt voor een nieuwe dienstverlening, specifiek gericht op de individuele behoefte.

ontvangen, zijn doorgaans al in beeld bij de gemeente omdat zij een U-pas hebben. Ook zien we dat deze mensen vaak allerlei andere ondersteuning ontvangen: huur- en zorgtoeslag, een kindgebonden budget, een uitkering (Wajong, WW, bijstand), psychologische ondersteuning, hulp van het buurtteam en gesprekken met UWV-artsen zijn genoemd.

Over de synergetische werking van de twee instrumenten kunnen we weinig zeggen. Mensen die gebruik hebben gemaakt van zowel het gripbudget als de workshop, lijken niet zozeer andere effecten te ondervinden, als wel een andere doelgroep. Het zijn mensen die alles aangrijpen om verbetering in hun situatie te brengen. We troffen in de interviews een relatief positieve levenshouding aan.

## **Slotconclusie**

Al met al lijkt de proef een meerwaarde gehad te hebben. Uit de verhalen van en de cijfers over de deelnemers blijkt dat ze rondom de levensgebeurtenis vaak allerlei problemen ervoeren, zowel financiële als niet-financiële problemen. Voor veel van deze mensen was de workshop en/of het gripbudget een steun in de rug.

De werking van de proef was anders dan verwacht. Het gripbudget heeft voor een aanzienlijk deel een doelgroep aangetrokken die al in beeld was bij de gemeente; mensen die structureel leven van een laag inkomen en al gebruik maken van bestaande armoederegelingen zoals de U-pas en bijzondere bijstand. Bij de workshops troffen we vaker mensen aan die niet in beeld zijn bij de gemeente, niet in aanmerking komen voor bestaande armoederegelingen, maar die wel behoefte hebben aan informatie, ondersteuning en advies.

Beide instrumenten behoeven waarschijnlijk nog bijstelling voordat ze structureel ingezet kunnen worden. De uitdaging voor de gemeente is vooral om de aanpak nog meer te richten op de specifieke situatie van de burger. Bij sommige mensen maakt de levensgebeurtenis allerlei achterliggende problematiek zichtbaar, bij andere mensen leidt de levensgebeurtenis enkel tot een tijdelijke inkomstendaling. Duidelijk is in ieder geval dat levensgebeurtenissen een belangrijk aangrijpingspunt zijn om burgers te ondersteunen.

# 1 Inleiding

## 1.1 De proef levensgebeurtenissen en schulden

De Utrechtse gemeenteraad heeft op 10 december 2015 de notitie 'Utrecht inclusief: Utrechtse armoedeaanpak 2016 - 2019' vastgesteld. Met de nieuwe aanpak legt Utrecht meer de nadruk op het vroegtijdig voorkomen van armoede en schulden en het bieden van ondersteuning, zodat mensen zichzelf financieel kunnen blijven redden en mee kunnen doen in de maatschappij. De aanpak bestaat uit verschillende maatregelen, waaronder een aanpak gericht op levensgebeurtenissen, zoals ontslag en (echt)scheiding, omdat die vaak het begin vormen van veel financiële problemen.

Utrecht beproeft deze nieuwe aanpak eerst op kleine schaal. In het najaar van 2016 wil het college de gemeenteraad door middel van een evaluatie informeren over de opbrengsten van de proef. Mede op basis hiervan wordt besloten of en zo ja hoe de aanpak wordt voortgezet. De proef loopt van april t/m juni 2016 en bestaat uit twee instrumenten die nauw met elkaar samenhangen:

- Workshops rondom financiële veranderingen bij ontslag en (echt)scheiding, georganiseerd door U Centraal. De workshop is bedoeld als laagdrempelige ingang. Daarna kunnen mensen doorverwezen worden naar ander aanbod, zoals de cursus "grip op je financiën" of ondersteuning door een vrijwilliger.
- Het gripbudget van 400 euro, dat door de afdeling Werk en Inkomen van de gemeente wordt toegekend aan mensen die na 1 januari 2016 zijn ontslagen of gescheiden van hun partner én een inkomen hebben van maximaal 125% van de bijstandsnorm.

De gemeente heeft met andere organisaties afspraken gemaakt over de signalering en doorverwijzing van mensen naar Werk en Inkomen en U Centraal. Onder meer met de buurtteams, echtscheidingsadvocaten en UWV.

## 1.2 Evaluatie van de proef

De gemeente heeft de proef door een extern onderzoeksbureau laten evalueren. Deze evaluatie was gericht op de uitvoering van de proef, de werkzame elementen van de ingezette instrumenten en de eerste effecten op de burgers die hebben deelgenomen. De evaluatie had vier doelstellingen:

1. Het beschrijven van de proef levensgebeurtenissen en schulden aan de hand van cijfers over gebruik en niet-gebruik van de twee instrumenten.
2. Het evalueren van de uitvoering en de resultaten van de proef, door in kwalitatieve zin na te gaan of de werkzame elementen in de praktijk zijn terug te vinden.
3. Het beoordelen van de effectiviteit van de proef, door in kwalitatieve zin na te gaan of mensen iets aan het aanbod hebben gehad.
4. Het formuleren van aanknopingspunten voor een structurele aanpak gericht op levensgebeurtenissen na afloop van de proef.

De gemeente heeft voor de proef geen doelstellingen geformuleerd. Een aanpak gericht op levensgebeurtenissen en schulden is nieuw in Nederland. Er is bij de onderzoekers geen structureel beleid bekend dat tot doel heeft om schulden of armoede na een levensgebeurtenis te voorkomen.<sup>2</sup> Ook bestaan er nauwelijks effectstudies naar preventie van schulden.<sup>3</sup> Er zijn daarom vooraf aan de evaluatie geen 'normen' of indicatoren geformuleerd waaraan de aanpak of resultaten moeten voldoen.

Wel is de beleidstheorie vooraf gereconstrueerd. De beleidstheorie is de impliciete of expliciete gedachtegang die schuilgaat achter een beleidsaanpak. Met het evaluatieonderzoek is nagegaan of de veronderstellingen over de werkzame elementen uit deze gedachtegang ook in de praktijk waren terug te vinden. In de navolgende hoofdstukken bespreken we de elementen uit deze beleidstheorie en gaan we na of daarvoor empirische aanwijzingen zijn.

## 1.3 Opzet van de evaluatie

Voor het evaluatieonderzoek zijn vijf methoden ingezet. De eerste was een literatuurstudie. Er is al het nodige onderzoek gedaan naar schulden en levensgebeurtenissen. Dit onderzoek is op een rij gezet om vast te stellen of een aanpak gericht op levensgebeurtenissen een preventieve werking kan hebben.

De tweede methode waren bestandsanalyses. Deze bestandsanalyses zijn uitgevoerd door de onderzoeksafdeling van de gemeente Utrecht. Hierbij zijn diverse bestanden aan elkaar gekoppeld om inzicht te krijgen in de sociaaldemografische kenmerken van de deelnemers, het gebruik van de instrumenten in de proef en het gebruik van bijzondere bijstand en de U-pas bij de deelnemers.

De derde methode waren interviews met samenwerkingspartners van de gemeente. Voor de proef werkt de gemeente samen met buurtteams, echtscheidingsadvocaten en UWV.

<sup>2</sup> Wel zijn er diverse organisaties die werklozen of mensen die gescheiden zijn ondersteuning en advies geven, maar dit vindt niet expliciet plaats binnen een aanpak gericht op levensgebeurtenissen en schulden.

<sup>3</sup> Bij de onderzoekers zijn twee studies bekend: businesscases vroegsignalering en preventie van schulden ([businesscases.effectieveschuldhelp.nl](https://businesscases.effectieveschuldhelp.nl)) en 'Kosten en baten van schuldhulpverlening'.

Ook is U Centraal betrokken bij de proef. Contactpersonen van deze organisaties zijn geïnterviewd om een beeld te krijgen van de praktijkervaringen met de proef en eventuele knelpunten.

Een belangrijk onderdeel van het onderzoek waren diepte-interviews met deelnemers. Bij een steekproef van de mensen die het gripbudget hebben aangevraagd en/of een workshop bij U Centraal hebben gevolgd, is een diepte-interview afgenomen. Tijdens de interviews zijn de financiële situatie en de ervaringen met de aangeboden hulp en ondersteuning in kaart gebracht. Relatief veel respondenten waren niet te bereiken. Een belangrijke reden daarvoor is het ontbreken van telefoonnummers en het feit dat een behoorlijk deel van de respondenten de telefoon ook na meerdere keren bellen niet opnamen. Uiteindelijk is bij zeventien respondenten een diepte-interview afgenomen (gepland waren 20 interviews).

De vijfde methode van onderzoek was een enquête onder deelnemers. Alle deelnemers waarbij geen diepte-interview is afgenomen, zijn benaderd met de vraag of ze wilden deelnemen aan een telefonische enquête. Het gaat hierbij om mensen die de workshop van U Centraal hebben gevolgd en/of het gripbudget hebben aangevraagd. In totaal is de enquête afgenomen bij 28 mensen. Ook bij deze mensen zijn de financiële situatie en de ervaringen met de aangeboden hulp en ondersteuning in kaart gebracht.

In totaal hebben we onderzoek kunnen doen onder 45 deelnemers aan de proef (17+28). Dat is 37 procent van het totaal aantal deelnemers. De verdeling van de respondenten over levensgebeurtenissen en instrumenten is hieronder weergegeven.

**Tabel 1.1** Verdeling alle respondenten over levensgebeurtenis en instrument(en) (n=45)

	Levensgebeurtenis	
	Ontslag	Scheiding
Alleen workshop gevolgd	8	6
Gripbudget aangevraagd maar niet toegekend (geen workshop)	1	3
Gripbudget toegekend (geen workshop)	6	6
Workshop en gripbudget	4	10
<b>Totaal<sup>4</sup></b>	<b>19</b>	<b>25</b>

## 1.4 Leeswijzer

Dit rapport is opgebouwd aan de hand van de beleidscyclus. In hoofdstuk 2 kijken we naar de rationale achter de proef. Is er bewijs dat een aanpak gericht op levensgebeurtenissen van belang is voor burgers in een gemeente zoals Utrecht? Hoofdstuk 3 is gericht

<sup>4</sup> Het totaal telt niet op tot 45, omdat sommige personen zowel zijn gescheiden als ontslagen.

op de opzet en uitvoering van de proef. Daarbij vergelijken we de aanpak 'op papier' met de aanpak 'in de praktijk'. De uitvoering van de proef leidt tot gebruik van de instrumenten. In hoofdstuk 4 beschrijven we het gebruik en de kenmerken van de deelnemers aan de proef. Deelname aan de proef heeft vervolgens bepaalde effecten op de deelnemers. Die staan centraal in hoofdstuk 5.

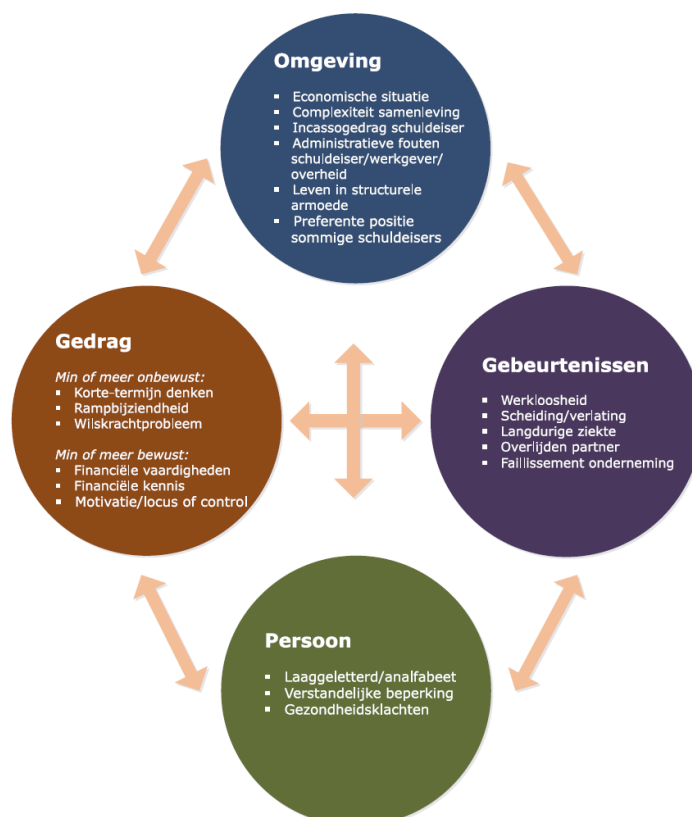
## 2 Levensgebeurtenissen en schulden

In dit hoofdstuk zetten we op een rij wat er in de literatuur bekend is over levensgebeurtenissen en schulden.

### 2.1 Oorzaken van schulden

Er is in de afgelopen jaren behoorlijk veel onderzoek gedaan naar de oorzaken van schulden bij huishoudens. Uit syntheses van dat onderzoek blijkt dat schulden zelden ontstaan als gevolg van één oorzaak (Westhof & De Ruig, 2015; Moors & Libregts, 2015). De oorzaak is vaak een combinatie van omgevingsfactoren, bewust en onbewust gedrag van de schuldenaar, levensgebeurtenissen en in de persoon gelegen factoren. Figuur 2.1 toont deze groepen van oorzaken.

Figuur 2.1 Groepen van oorzaken van schulden



Bron: Westhof & De Ruig, 2015. Met rampbijziendheid onder 'Gedrag' bedoelen we dat mensen de kans op een slechte gebeurtenis (bijv. ontslag of scheiding) lager inschatten naarmate ze die moeilijker kunnen voorstellen.

Sommige van deze oorzaken zijn grondiger onderzocht dan andere. Naar de rol van omgevingsfactoren en in de persoon gelegen factoren bij het ontstaan van schulden is nog relatief weinig onderzoek gedaan. Meer informatie is er over het gedrag van de schuldenaar en over levensgebeurtenissen. Bij deze laatste oorzaak staan we uitgebreid stil.

## 2.2 De rol van levensgebeurtenissen

Levensgebeurtenissen zijn grote gebeurtenissen in een mensenleven, die in meer of mindere mate psychologische aanpassing vereisen (Holmes & Rahe, 1967). Thomas Holmes en Richard Rahe hebben in 1967 een schaal gemaakt om alle grote gebeurtenissen in een mensenleven in kaart te brengen, en daarbij te kijken welke de meeste psychologische aanpassing vragen. Op nummer 2 en 3 van hun lijst staan echtscheiding respectievelijk scheiding van tafel en bed, op nummer 6 ziekte en op nummer 8 ontslag. Nummer 1 is de dood van een echtgenoot of echtgenote.

Tabel 2.1 Top 10 levensgebeurtenissen met psychologische impact

Levensgebeurtenis	'Life change units'
Overlijden van partner	100
Echtscheiding	73
(Tijdelijke) verlating door partner	65
Gevangenschap	63
Overlijden van ander familielid	63
Persoonlijk letsel of ziekte	53
Huwelijk	50
Ontslag	47
Echtelijke verzoening	45
Pensionering	45

Bron: Holmes & Rahe, 1967

Niet alle levensgebeurtenissen die psychologische aanpassing vereisen, zullen ook financiële gevolgen hebben. Verondersteld kan worden dat levensgebeurtenissen die een in-

komensterugval met zich meebrengen, zoals werkloosheid, ziekte, arbeidsongeschiktheid, faillissement of scheiding, een grotere financiële invloed hebben. Een aantal studies kijkt specifiek naar de financiële gevolgen van dit soort levensgebeurtenissen.

Een Britse studie keek onder andere naar het verband tussen levensgebeurtenissen aan de ene kant en financiële problemen aan de andere kant (Taylor, 2009). Financiële problemen definieerden de onderzoekers daarbij op basis van vier groepen factoren: 1) het ervaren financieel welzijn van de persoon; 2) het spaargedrag; 3) de mate van problemen met het betalen van huur of hypotheek; 4) materieel welzijn.

De levensgebeurtenissen echtscheiding en werkloosheid bleken in Groot-Brittannië sterk samen te gaan met een stijging van de financiële problemen. Mensen die waren gescheiden ervoeren in de jaren daarna 17% meer financiële problemen. Maar het waren vooral werklozen die financiële problemen kregen; de onderzoekers vonden een stijging van 63%. Een kind krijgen bleek samen te gaan met 19% meer financiële problemen en met pensioen gaan leidde tot een toename van 31% in financiële problemen. Oudere mensen (55 jaar of ouder) bleken echter wel hoger te scoren op 'financiële bekwaamheid'.

**Tabel 2.2** Procentuele toe- of afname van financiële problemen na levensgebeurtenissen bij burgers uit Groot-Brittannië

	Toe- of afname financiële problemen
Ontslagen worden	+ 63%
Met pensioen gaan	+ 31%
Krijgen van een kind	+ 19%
Scheiden van partner	+ 17%
Gaan werken	- 27%
Hebben van een werkende partner	- 15%

Bron: Taylor (2009)

Interessant aan de Britse studie is dat de onderzoekers statistisch corrigeerden voor het inkomen. Veel mensen die werkloos worden of scheiden, krijgen te maken met een lager inkomen. De onderzoekers wilden echter weten wat de gevolgen waren van de levensgebeurtenis, en niet van het hebben van weinig inkomen. Uit het onderzoek blijkt dat dus de dat levensgebeurtenissen werkloosheid en scheiding op zichzelf leiden tot financiële problemen.

Ook in Nederland is de relatie tussen levensgebeurtenissen en schulden onderzocht. Uit NIBUD-onderzoek naar het ontstaan van financiële problemen in 2012 blijkt dat meer dan de helft (59%) van de respondenten met ernstige betalingsachterstanden in het voorgaande jaar met een (grote) levensverandering te maken kreeg (Madern & Van der

Schors, 2012). Een recenter panelonderzoek van NIBUD en Motivaction naar het betaalgedrag van Nederlanders laat zien dat scheiding (36%), salarisverlaging (27%), en werkloosheid of ontslag (27%) volgens respondenten de drie belangrijkste oorzaken van betalingsproblemen zijn (GGN, 2014). Uit dossieronderzoek bij de Kredietbank Rotterdam kwam naar voren dat in 64% van de onderzochte dossiers er sprake was van een levensgebeurtenis die ten grondslag lag aan de schuldproblematiek (Moors & Libregts, 2015). De meest gevonden levensgebeurtenis was scheiding/verlating (33%), daarna volgde werkloosheid (19%). We kunnen dus concluderen dat klanten die zich aanmelden voor schuldhulpverlening, relatief vaak te maken hebben gehad met een levensgebeurtenis.

**Tabel 2.3** Soorten levensgebeurtenissen die klanten van de Kredietbank Rotterdam hebben meegemaakt (percentages gebaseerd op klanten waarbij één of meer levensgebeurtenissen werdenesignaleerd) (n=335)

	Percentage
Scheiding/verlating	33%
Werkloosheid	19%
Ziekte/ongeval/arbeidsongeschiktheid	14%
Overlijdensgeval	8%
Faillissement/verkoop onderneming	6%
Dakloosheid	6%
Huiselijk geweld/mishandeling/ incest	6%
Huisuitzetting/executieverkoop	5%
Daling inkomsten (diverse oorzaken)/ geen inkomen	2%
Detentie	3%

Bron: Moors F. en Libregts, I. (2015)

UWV heeft onderzocht in hoeverre personen met een uitkering een risico hebben op problematische schulden. Van de uitkeringsgerechtigden van UWV heeft 8 tot 15% op een of meer terreinen betalingsachterstanden (Zwinkels, 2015). Meestal betreft dit de huur of hypotheek. In mindere mate gaat het om rekeningen van nutsbedrijven of om op afbetaling gekochte goederen. Bij personen zonder uitkering heeft 6% een betalingsachterstand en bij toenmalige WWB-ers was dit aandeel 22%.

Er is nog nauwelijks informatie over een effectieve aanpak om de financiële gevolgen van levensgebeurtenissen te vermijden of verminderen. Het enige overzicht van aanpakken wordt gegeven in 'Huishoudens in de rode cijfers 2015' (Westhof & De Ruig, 2015). De daar genoemde instrumenten zijn echter niet onderzocht op effectiviteit. Ook is niet bekend wat het juiste moment van ondersteuning is. Wel blijkt dat mensen ná een levensgebeurtenis ontvankelijk zijn voor informatie (Jungmann & Van Iperen 2011), en vaak zelf al

beter gaan letten op hun bestedingen en aan de slag gaan met financiële producten die zijn afgesloten (Madern, 2015).

Dit beeld wordt bevestigd in een analyse van deelnemers aan de AdministratieExpress (Soda Producties, 2016). De AdministratieExpress is een maatschappelijk initiatief waarbij coaches uit het bedrijfsleven worden gekoppeld aan mensen die ondersteuning vragen op hun weg naar financiële keuzevrijheid. Het gaat om mensen die het gevoel hebben dat ze niet helemaal grip hebben op hun administratie en/of geldzaken. Zij melden zich vrijwillig aan. De AdministratieExpress richt zich op mensen die meer willen leren over hun houding en gedrag rondom financiën. De AdministratieExpress bestaat sinds 2014 en is begonnen in Amsterdam en Utrecht.

Uit de analyse van de deelnemers blijkt dat deze vaak te maken hadden met een verandering in de financiële situatie of in het huishouden. In het rapport over de AdministratieExpress staat te lezen dat "door deze verandering (...) onzekerheid [ontstaat] over de financiële situatie en behoefte aan een onafhankelijke en kritische meedenker. Deze mensen hebben geen groot probleem en nog geen schulden, maar voelen wel onrust en soms de angst dat ze schulden moeten gaan maken als er niks verandert in de financiële situatie."

Het rapport vervolgt met de constatering dat "de noodzaak om iets te doen (...) nog niet zo groot [is] dat ze [de deelnemers] actief ondersteuning zoeken via internet of het raadplegen van vrienden of kennissen. Het aanbod van de AdministratieExpress spreekt aan omdat het wellicht een antwoord kan zijn op het vage gevoel van onrust. Het vinden van bespaartips kan wel via internet maar onafhankelijke ondersteuning in het maken van een overzicht lijkt lastig vindbaar."

## 2.3 Deelconclusie

Levensgebeurtenissen spelen een belangrijke rol bij het ontstaan van schulden. Ontslag en scheiding, de levensgebeurtenissen waarop de gemeente Utrecht focust, leiden tot een forse toename van financiële problemen bij burgers. Ook zijn dit veel voorkomende levensgebeurtenissen bij mensen met problematische schulden. Er is dus (wetenschappelijk) bewijs dat een aanpak gericht op levensgebeurtenissen van belang is bij het voorkomen van schulden. Het is op basis van de literatuur te rechtvaardigen dat een gemeente zoals Utrecht - met een wettelijke<sup>5</sup> taak op het gebied van preventie en vroegsignalering van schulden - levensgebeurtenissen hanteert als ingang voor preventie van schulden.

---

<sup>5</sup> Wet Gemeentelijke Schuldhulpverlening.

Uit de literatuur blijkt niet duidelijk hoe het verband tussen levensgebeurtenis en schulden precies in elkaar steekt. Is de levensgebeurtenis op zichzelf een belangrijke oorzaak voor de schulden, zoals Brits onderzoek suggereert, of speelt met name de inkomsterugval een rol? Uit de literatuur blijkt ook niet duidelijk of er bij huishoudens met schulden in de periode vóór de inkomsterugval ook al andere problemen aanwezig waren, zoals riskant budgetteringsgedrag of het aangaan van te hoge betalingsverplichtingen. Dit betekent dat een aanpak zich op de specifieke situatie van de burger moet richten (maatwerk), omdat er vaak meer speelt dan alleen een levensgebeurtenis.

Onbekend is wat (bewezen) effectieve aanpakken zijn om schulden na een levensgebeurtenis te voorkomen of verminderen. Wel is bekend dat mensen ná een levensgebeurtenis ontvankelijk zijn voor informatie en vaak zelf al beter gaan letten op hun bestedingen en aan de slag met financiële producten die zijn afgesloten. Een levensgebeurtenis leidt tot een gevoel van onrust en de periode kort na de levensgebeurtenis lijkt daarmee een goed moment en aangrijpingspunt voor gemeentelijk beleid.

## 3 Uitvoering van de proef

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de Utrechtse proef rondom levensgebeurtenissen. We beschrijven de doelgroep van de proef, de aanvraagprocedure voor de workshop en het gripbudget en de taakverdeling tussen de betrokken organisaties. Dat doen we zowel voor de aanpak 'op papier' als voor de aanpak 'in de praktijk'.

### 3.1 Opzet van de proef

Doelgroep voor de Utrechtse proef zijn mensen die zijn gescheiden of zijn ontslagen. Voor het gripbudget zijn twee aanvullende voorwaarden gesteld: het inkomen van de aanvrager mag niet hoger zijn dan 125% van de bijstandsnorm en de werkloosheid of de echtscheiding moet tussen 1 januari 2016 en het moment van aanvragen zijn ingetreden respectievelijk zijn rondgekomen.<sup>6</sup> De workshops zijn in principe toegankelijk voor iedereen die is gescheiden of ontslagen. De proef liep van april t/m juni 2016.

De gemeente heeft in de aanloop van de proef afspraken gemaakt met een aantal samenwerkingspartners. De taakverdeling binnen de proef is als volgt:

- De afdeling Werk en inkomen van de gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor de uitvoering van de proef en heeft werkafspraken over doorverwijzing en samenwerking gemaakt met gemeentelijke buurtteams, UWV, Zumpolle Advocaten en U Centraal. Ook heeft de gemeente zijn netwerkpartners geïnformeerd over de proef en geadverteerd (o.a. op Facebook en in huis-aan-huisbladen).
- U Centraal organiseert de workshops en regelt de aanmeldingen. Bij de workshops werkloosheid is een medewerker van UWV aanwezig om een presentatie te geven over de voorzieningen binnen de Werkloosheidswet. Bij de workshops echtscheiding is een echtscheidingsadvocaat van Zumpolle advocaten aanwezig om een presentatie te geven over de echtscheidingsprocedure. Medewerkers van U Centraal geven tijdens de workshop informatie over financiële regelingen en advies over het aanpassen van het bestedingspatroon.
- Werk en Inkomen beoordeelt aanvragen voor het gripbudget (deze komen digitaal binnen) en kent deze al dan niet toe. Soms vraagt men om aanvullende gegevens om de aanvraag te kunnen beoordelen.
- UWV heeft in de digitale Werkmap voor werklozen uit Utrecht een melding gemaakt van het gripbudget en de workshops.

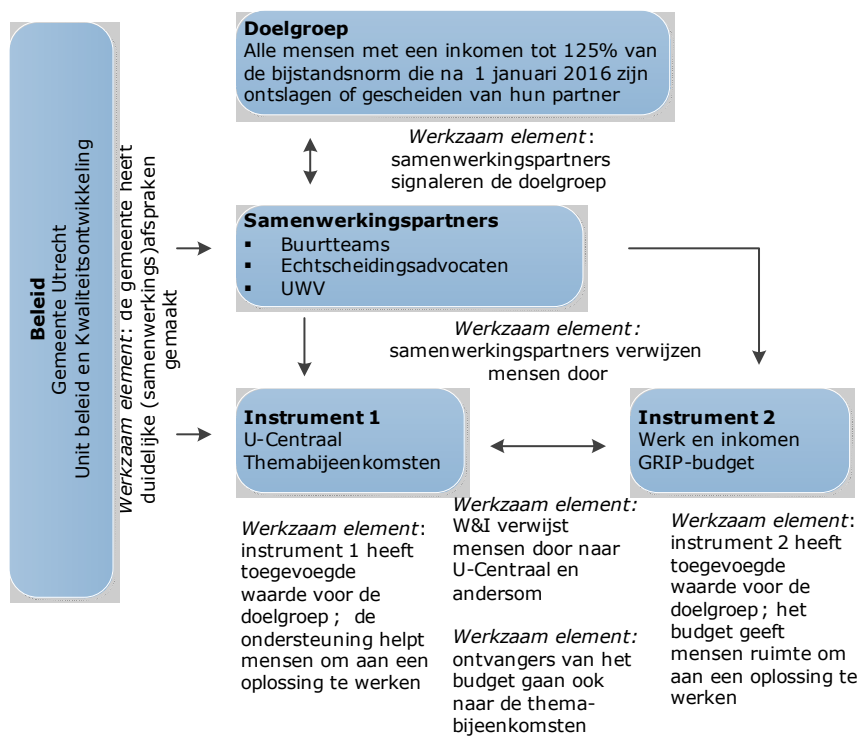
---

<sup>6</sup> Aan te tonen door de aanvrager met bewijsstukken.

- Zumpolle Advocaten heeft zijn netwerk van advocaten via de e-mail geattendeerd op de proef van de gemeente.
- U Centraal heeft sociaal raadslieden, mediators en sociaal makelaars geïnformeerd over de proef, heeft een melding gemaakt in zijn nieuwsbrief gezet en flyers over de proef uitgedeeld aan buurtteams
- De buurtteams hebben een signalerende en doorverwijzende rol gespeeld. Intern is de proef onder de aandacht gebracht via een nieuwsbrief en bij de zogenoemde aandachtfunctionarissen. De proef is door de buurtteams niet pro-actief 'gepromoot', maar burgers die zelf met een hulpvraag bij het buurtteam aanklopten, zijn gewezen op workshops en het gripbudget.

De afspraken tussen de gemeente en de samenwerkingspartners zijn mondeling en per e-mail vastgelegd. Er ligt geen formeel convenant of plan van aanpak ten grondslag aan de proef. De afspraken zijn in hoofdlijnen in de onderstaande figuur geschetst.

Figuur 3.1 Opzet van de proef



## 3.2 Ervaringen tijdens de uitvoering

### 3.2.1 Taakverdeling

Op basis van de gesprekken met de samenwerkingspartners constateren we dat de doorlooptijd van de proef door velen als zeer kort werd ervaren. Ook de implementatie van de

instrumenten kwam onder hoge tijdsdruk tot stand. Bij aanvang van de proef werd geveesd dat de tijd te kort zou zijn om voldoende bekendheid te geven aan de workshops en het gripbudget en dat het gebruik achter zou blijven bij de verwachtingen. Zoals we in het volgende hoofdstuk zullen zien, hebben uiteindelijk 67 mensen deelgenomen aan de workshops en 75 het gripbudget ontvangen. Hoewel er geen formele doelen zijn geformuleerd voor het gebruik, komt het feitelijke gebruik redelijk overeen met de verwachtingen van de gemeente en de samenwerkingspartners. De proef had een korte doorlooptijd en een langzame start, dus men verwachtte niet dat *alle* mensen die tot de doelgroep van de proef behoorden, bereikt konden worden.

Alle partijen waarmee afspraken zijn gemaakt over de proef, hebben tijdens de proef hun taken uitgevoerd. Op een aantal data hebben geen workshops plaatsgevonden, maar dat was vanwege te weinig aanmeldingen, niet vanwege organisatorische knelpunten. De onderlinge afspraken zijn volgens alle geïnterviewde samenwerkingspartners duidelijk. Wel valt op dat de proef nu drijft op informele samenwerkingsafspraken en specifieke personen die zich betrokken voelen bij de materie. Zodra die personen wegvallen, valt ook een belangrijke basis onder de aanpak weg. Wanneer de proef wordt omgezet in regulier beleid, is het van belang dat de gemeente formele afspraken maakt met de samenwerkingspartners. Vooral de rol van (chtscheidings)advocaten en mediators verdient daarbij aandacht, omdat die nu nog nauwelijks een doorverwijzende rol hebben gespeeld (zie ook hieronder).

### 3.2.2 Signalering en doorverwijzing

De deelnemers zijn via verschillende kanalen bij de proef terecht gekomen. Vooral het UWV heeft een belangrijke *boost* gegeven aan de proef door een bericht in de digitale Werkmap voor werklozen uit Utrecht te plaatsen. Het aantal aanmeldingen voor de workshops en het gripbudget is daarna fors gestegen. Het was aan de doortastendheid van een individuele medewerker te danken dat dit bericht is geplaatst; de formele procedures van UWV zijn hierbij niet doorlopen.

Van alle doorverwijzende instanties is het UWV tien keer genoemd door de 45 geïnterviewde deelnemers. Ook de buurtteams hebben in de praktijk relatief vaak hun doorverwijzende rol vervuld. Van de 45 geïnterviewde deelnemers zijn er veertien door het buurtteam bij de proef terecht gekomen.

**Tabel 3.1** Hoe de deelnemers de workshops en het gripbudget hebben gevonden (meer antwoorden mogelijk) [gebaseerd op 45 deelnemers]

Doorverwijzing	Aantal
Via UWV	10
Via buurtteam	14
Zelf gevonden op website gemeente Utrecht	14
Anders	17
Weet niet meer	1
<b>Totaal</b>	<b>56</b>

Opvallend is dat het grootste deel de geïnterviewde deelnemers niet is doorverwezen door de samenwerkingspartners, maar zelf informatie over de proef heeft gevonden op de website van de gemeente Utrecht of op een andere manier bij de proef is gekomen (kolom 'Anders'). Dit lijkt erop te wijzen dat de proef ook de zelfredzame, proactieve burgers heeft bereikt. De genoemde kanalen onder 'Anders' zijn:

- een bericht in een huis-aan-huisblad gelezen;
- via een kennis op de proef gewezen;
- bij de workshop over het gripbudget gehoord;
- bij de aanvraag van de uitkering informatie ontvangen;
- in een folder gelezen;
- een bericht op Facebook gezien.

Echtscheidingsadvocaten en mediators zijn door de geïnterviewde deelnemers niet genoemd als doorverwijzende instanties. U Centraal heeft wel enkele keren gehoord dat deelnemers via een advocaat of mediator bij de workshop terechtkwamen. Op basis van de interviews met samenwerkingspartners constateren we dat financiële problemen en gemeentelijke instrumenten nog nauwelijks op het netvlies van advocaten en mediators staan. In tegenstelling tot UWV en de buurtteams gaat het hierbij om private partijen die meestal geen expliciete sociale doelstelling of doorverwijsfunctie hebben, behalve hun cliënten zo goed mogelijk helpen.

### 3.2.3 Doelgroep en aanvraagprocedure

Het zal voor zich spreken dat alle mensen die het gripbudget toegekend hebben gekregen, tot de doelgroep van de proef behoren. Veel deelnemers die wij hebben gesproken, benoemen dat de aanvraag van het gripbudget soepel verliep en het bedrag sneller dan verwacht op de rekening is gestort.

Uit de gesprekken met de backoffice van de gemeente en de deelnemers maken wij op dat er binnen de regels van de proef coulant wordt omgegaan met aanvragen. De medewerkers van de gemeente maken daarbij veelvuldig gebruik van hun discretionaire bevoegdheden. Zo vergaten relatief veel aanvragers om een kopie van hun U-pas mee te sturen (als bewijs dat het inkomen niet boven 125% van de bijstandsnorm valt). De medewerkers van de gemeente kijken in die gevallen zelf in de systemen om na te gaan of de aanvrager een U-pas heeft. Tevens zijn er geen strikte vereisten voor het bewijs van ontslag en echtscheiding. Een ontslag dat per e-mail is aangezegd of een opdrachtbevestiging voor een echtscheidingsadvocaat voldoen bijvoorbeeld als bewijsmateriaal.

Een meerderheid van de aanvragen voor het gripbudget is toegekend (zie hoofdstuk 4). Soms deed zich vanuit het perspectief van de aanvragers een knelpunt voor. Bij mensen die zich nog in de echtscheidingsprocedure bevinden, komt het jaarinkomen 'op papier' soms boven de 125%-norm uit, terwijl het feitelijke inkomen daaronder is gezakt. Enkele mensen wezen ons hierop dat hun aanvraag om deze reden is afgewezen. De gedachte achter de nieuwe armoedeaanpak van de gemeente – het doorbreken van het complexe systeem – komt op dit punt onvoldoende uit de verf. In dit soort gevallen zal bij een structurele aanpak gericht op levensgebeurtenissen meer maatwerk nodig zijn.

Op basis van de aanvragen voor het gripbudget bleek niet altijd of burgers te maken hadden met een inkomstendaling en/of een kostenstijging. Een bewijs voor ontslag of echtscheiding betekent namelijk niet dat er sprake hoeft te zijn van een inkomstendaling of extra uitgaven. Eén aanvrager van het gripbudget bijvoorbeeld had recht op loondoorbetaling bij ziekte ter hoogte van 70% van het inkomen, werd ontslagen en ontving vervolgens een WW-uitkering, eveneens 70% van het inkomen. Overigens kan het netto inkomen in dit geval wel veranderen door het wegvallen van de arbeidskorting. Ook hieruit blijkt dat maatwerk vereist is om vast te stellen of een levensgebeurtenis in een specifiek geval een financiële impact heeft.

De doelgroep van de workshops was breder dan de doelgroep van het gripbudget. Relatief veel deelnemers aan de workshop hebben geen gripbudget aangevraagd of toegekend gekregen. Het gaat onder andere om mensen met een hoger inkomen. Ook kwam een enkele deelnemer niet uit de gemeente Utrecht maar uit een buurgemeente. Over de aanvraagprocedure voor de workshops had geen van de geïnterviewde deelnemers opmerkingen.

### 3.3 Deelconclusie

De proef is in hoofdlijnen uitgevoerd zoals beoogd was. De partijen waarmee afspraken zijn gemaakt over de proef, hebben tijdens de proef hun taken grotendeels uitgevoerd.

Ook waren de onderlinge afspraken voor de samenwerkingspartners duidelijk. Wel dreef de proef op informele samenwerkingsafspraken en specifieke personen. Wanneer de proef wordt omgezet in regulier beleid, is het van belang dat de gemeente formele afspraken maakt met de samenwerkingspartners.

UWV en de buurtteams hebben een belangrijke rol gespeeld bij de signalering en doorverwijzing van deelnemers voor de proef. Bij omzetting van de proef in regulier beleid ligt het dan ook voor de hand om deze samenwerkingspartners te blijven betrekken. Het grootste deel van de cliënten is echter zelf bij de proef terechtgekomen. De communicatie over de proef via websites, folders, Facebook en huis-aan-huisbladen had dus effect. Echtscheidingsadvocaten en mediators lijken een beperkte rol te hebben gespeeld als doorverwijzende instanties. Wanneer de gemeente in de toekomst advocaten en mediators op een structurele wijze wil betrekken bij preventie en vroegsignalering van schulden, moet de samenwerkingsrelatie preciezer worden ingevuld.

De aanvraag van het gripbudget verliep soepel en het bedrag werd snel op de rekening gestort. Binnen de regels van de proef werd er coulant omgegaan met aanvragen. Een knelpunt ontstond wanneer er onvoldoende papieren bewijs was dat het feitelijke inkomen na ontslag of echtscheiding onder de grens van 125% van de bijstandsnorm valt. In dit soort gevallen zal bij een structurele aanpak gericht op levensgebeurtenissen meer maatwerk nodig zijn.

## 4 Deelname aan de proef

In dit hoofdstuk gaan we in op het gebruik van de instrumenten en de deelnemers van de proef. Aldus ontstaat een beeld van de proef in cijfers.

### 4.1 Aanvragen en toekenningen

De proef had een aanlooperperiode van ongeveer een maand waarin het aantal deelnemers aan de workshops beperkt was, evenals het aantal aanvragen voor het gripbudget.

U Centraal heeft gedurende de proef acht workshops uitgevoerd waaraan 67 mensen hebben deelgenomen. Het aantal deelnemers is bijna gelijk per thema (ontslag of echtscheiding). Het aantal deelnemers was bij de eerste workshops begin april 2016 nog zeer beperkt. Vanaf mei 2016 kon U Centraal werken met reguliere groepsgroottes voor een workshop (4-10 personen).

Tabel 4.2 Deelnemers aan workshops per maand

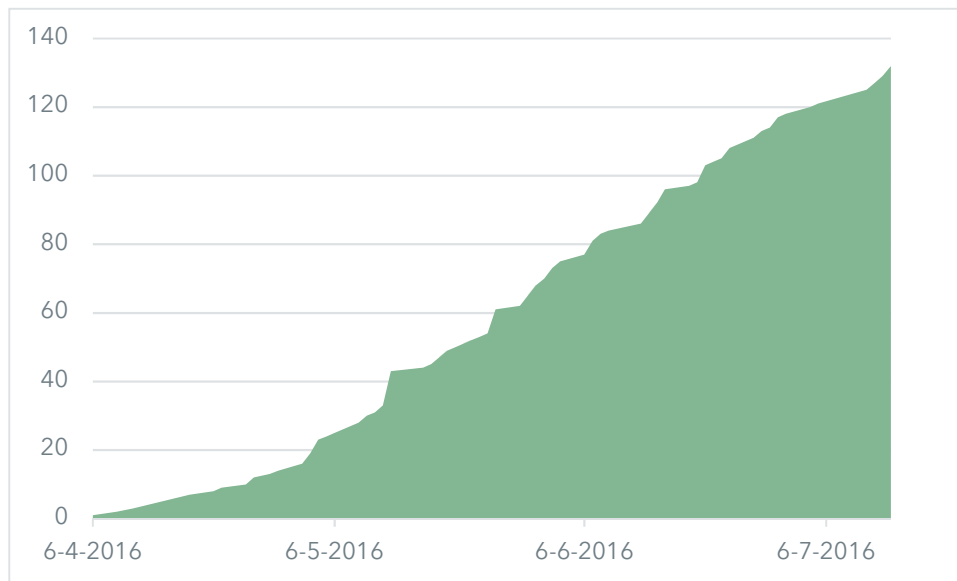
	Ontslag	Scheiding
April	2	4
Mei	12	9
Juni	22	18
Totaal	36	31

Bron: U Centraal

Uit de gegevens van U Centraal blijkt dat 17 deelnemers (25%) aan de workshop na afloop de cursus Grip op financiën zijn gaan volgen. Daarnaast nodigt U Centraal nog 25 geïnteresseerde deelnemers uit (37%) om deze cursus vanaf september 2016 te volgen.

Kijken we naar het gripbudget, dan zien we dat het aantal aanvragen vanaf mei toenam, tot een totaal van 132 op 14 juli 2016 (zie figuur 4.1). Wat opvalt is dat het aantal aanvragen een schoksgewijs patroon vertoont, alsof de aanvragen steeds toenemen na een externe impuls, zoals communicatie. Een nadere analyse van de aanvragen laat zien dat deze nauwelijks zijn gedaan in het weekend.

Figuur 4.1 Ontwikkeling aantal aanvragen gripbudget (geen unieke personen)



Bron: Gemeente Utrecht

Niet alle aanvragen voor het gripbudget zijn toegekend. Het toekenningspercentage ligt met gemiddeld 57 procent relatief laag. Verderop staan we hierbij uitgebreid stil. In totaal is het gripbudget in de drie maanden van de proef 75 keer toegekend (zie tabel 4.1).

Tabel 4.1 Aantal toekenningen en afwijzingen (geen unieke personen)

Maand	Toekenningen	Afwijzingen	Anders	% Toekenningen
Totaal	75	50	75	57%

Bron: Gemeente Utrecht

## 4.2 Afwijzingen en afmeldingen

Er zijn relatief veel afwijzingen (50) voor het gripbudget. Uit de administratie van de gemeente blijkt dat de meeste aanvragen zijn afgewezen om 'overige' redenen (24). Uit een mondelinge toelichting van de backoffice van de gemeente maken wij op dat het hierbij gaat om gevallen van ontslag of scheiding die niet in de proefperiode vielen. Ook zijn veel aanvragen afgewezen omdat de aanvrager een te hoog inkomen had (zie tabel 4.3). Een paar keer is de aanvraag afgewezen omdat de aanvrager niet in de gemeente woonde, onvoldoende inlichtingen verstreekte of een nieuwe aanvraag deed terwijl zijn/haar situatie niet was veranderd.

Tabel 4.3 Redenen van afwijzing van het gripbudget

	Aantal	Percentage
Overige redenen (o.a. niet in proefperiode)	24	48%
Voldoende middelen (inkomen en/of vermogen)	23	46%
Woont niet in de gemeente	1	2%
Geen/onvolledige inlichtingen	1	2%
Geen nieuwe omstandigheden na vorige beslissing	1	2%
<b>Totaal</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Bron: Gemeente Utrecht

Voor de workshop van U Centraal zijn geen mensen afgewezen. Wel hebben 25 mensen zich aangemeld voor de workshop, maar niet deelgenomen.

Een van de gedachtes achter de proef was dat de twee instrumenten elkaar kunnen versterken. Dit vraagt om een goede samenwerking tussen Werk en inkomen en U Centraal. Werk en inkomen moet mensen doorverwijzen naar U Centraal en andersom. Het is dus interessant om na te gaan in hoeverre van beide instrumenten gebruik is gemaakt. Het is echter lastig om dit te achterhalen, omdat we alleen gegevens hebben van workshop-deelnemers die toestemming hebben gegeven om hun gegevens ten behoeve van onderzoek te gebruiken. Hierdoor ontstaat er een onderschatting van het gebruik van beide instrumenten. In ieder geval is duidelijk dat er vijf groepen zijn en dat alle groepen in de praktijk waren gevuld met deelnemers:

1. Mensen die de workshop hebben gevolgd en geen gripbudget hebben aangevraagd.
2. Mensen die de workshop hebben gevolgd en bij wie de aanvraag voor het gripbudget is afgewezen.
3. Mensen die de workshop hebben gevolgd en bij wie het gripbudget is toegekend.
4. Mensen die de workshop *niet* hebben gevolgd en bij wie het gripbudget is toegekend.
5. Mensen die de workshop *niet* hebben gevolgd en bij wie de aanvraag voor het gripbudget is afgewezen.

In de enquête hebben we gevraagd waarom sommige aanvragers van het gripbudget niet naar de workshop zijn gegaan (zie tabel 4.4). Het gaat hier dus om de antwoorden van groep 4 en 5. Relatief veel mensen dachten dat de workshop verbonden was aan het gripbudget. Na hun afwijzing voor het gripbudget hebben zij zich dus niet meer aangemeld voor de workshop.

Tabel 4.4 Redenen om geen workshop te volgen (n=14)

	Aantal
Ik dacht dat de workshop verbonden is aan het gripbudget	5
Ik wilde wel, maar kon niet	2
Ik vond het niet nodig	2
Ik ga er nog naar toe	2
Ik wist niet dat er een workshop was	1
Is niet op mijn situatie van toepassing	1
Ik weet het niet meer	1

Bron: Enquête

Dat sommige deelnemers geen workshop hebben gevolgd, hoeft niet te betekenen dat ze belangrijke ondersteuning missen. De onderstaande citaten illustreren dit.

---

“Ik heb niet aan de workshop deelgenomen omdat ik al een sollicitatietraining en een computercursus volg bij U Centraal, dat is op dezelfde tijd als de workshop en ik kan niet alles tegelijk. Ik wil ook nog een 50+ cursus gaan doen van UWV.”

*Gehuwde man, twee kinderen, 54 jaar, WW-uitkering*

---

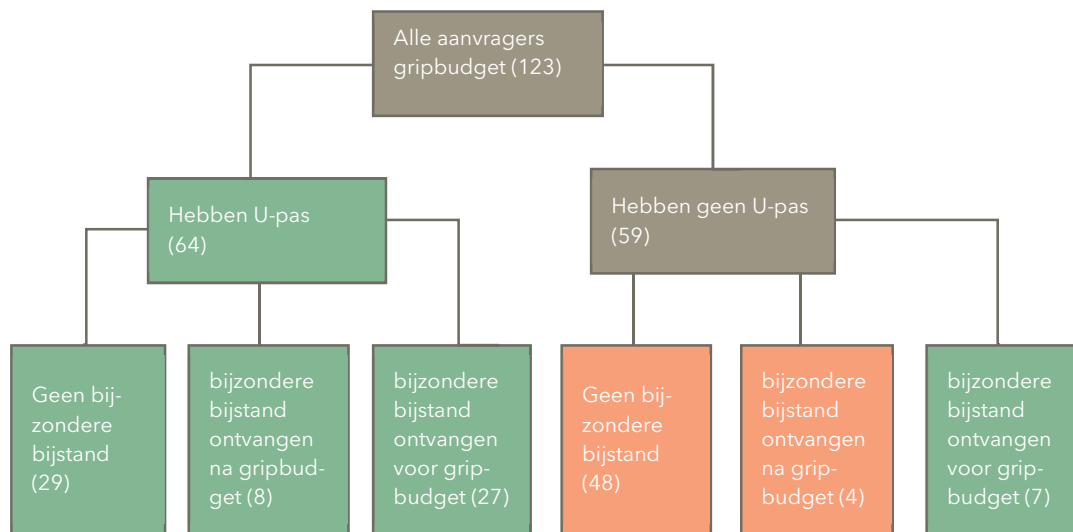
“Misschien heeft het buurtteam me ook gewezen op de workshop, dat weet ik niet meer. Maar ik heb het buurtteam al om me te helpen, dus ik heb de workshop niet nodig.”

*Alleenstaande vrouw, vier kinderen, 53 jaar, werkend*

---

Mensen die alleen het gripbudget hebben ontvangen, zijn doorgaans al in beeld bij de gemeente omdat zij een U-pas hebben. Ook maken we uit de diepte-interviews op dat deze mensen vaak allerlei andere ondersteuning ontvangen: huur- en zorgtoeslag, een kindgebondenbudget, een uitkering (Wajong, WW, bijstand), psychologische ondersteuning, hulp van het buurtteam en gesprekken met UWV-artsen zijn genoemd. Figuur 4.2 laat zien van welke andere gemeentelijke armoederegelingen de aanvragers van het gripbudget gebruik maken.

Figuur 4.2 Aanvragers gripbudget en gebruik andere gemeentelijke armoederegelingen



Bron: Gemeente Utrecht

De groene kleur in de figuur laat zien hoeveel aanvragers van het gripbudget in ieder geval al in beeld waren bij de gemeente. Dat zijn alle bezitters van een U-pas (64) en alle mensen zonder U-pas die bijzondere bijstand hebben ontvangen voordat zij een aanvraag deden voor het gripbudget (7). Bij elkaar genomen was 58% van alle aanvragers in beeld bij de gemeente. De overige 52 aanvragers van het gripbudget (42%) waren waarschijnlijk nog niet in beeld bij de gemeente. Dit weten we niet zeker, omdat er meer armoederegelingen zijn die niet zijn onderzocht.

## 4.3 Problematiek en kenmerken van deelnemers

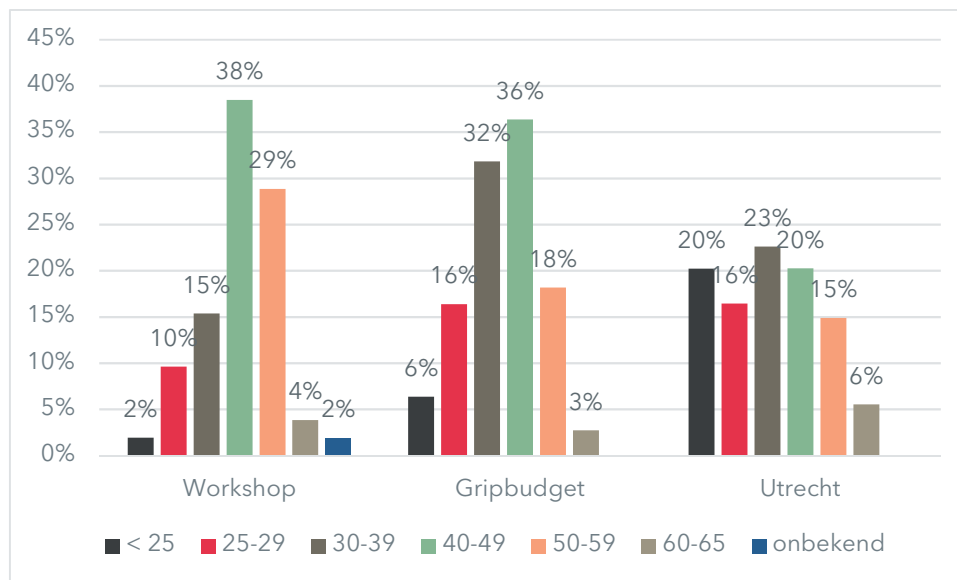
### 4.3.1 In cijfers

Een van de aannames achter de proef is dat mensen die recent een levensgebeurtenis hebben meegemaakt, een verhoogd risico hebben op armoede en schulden. Door de levensgebeurtenis en de financiële gevolgen daarvan, hebben zij tijdelijk minder geestelijke en financiële ruimte om aan een oplossing te werken.<sup>7</sup> Het is dus relevant om na te gaan of de proef mensen met financiële problemen of een risico daarop bereikt. De gemeentelijke databestanden geven enkel inzicht in de leeftijd, het geslacht en de woonwijk van de deelnemers aan de proef. Daarom maken we ook gebruik van de informatie uit de enquête en diepte-interviews om een preciezer beeld te krijgen van de problematiek van de deelnemers.

<sup>7</sup> Mani, A. et al (2013), 'Poverty impedes cognitive function', in: Science 341, 976.

Kijkend naar de leeftijd van de deelnemers aan de workshop, dan valt op dat de meesten van middelbare leeftijd zijn (40-49 jaar; zie figuur 4.2). Hetzelfde geldt voor het gripbudget. De aanvragers van het gripbudget zijn iets jonger. Er zijn relatief veel aanvragers in de leeftijdscategorie 30-39 jaar en 25-29 jaar. Ten opzichte van de totale bevolking in Utrecht van 18 tot 65 jaar valt op dat de mensen uit de proef veel vaker in de leeftijdscategorie 40-49 jaar vallen. De leeftijdscategorie 18 tot 25 jaar - een grote groep in een studentenstad als Utrecht - is ondervertegenwoordigd bij de deelnemers aan de workshop en de aanvragers van het gripbudget. Waarschijnlijk komt dit doordat levensgebeurtenissen zoals scheiding en ontslag komen relatief minder voorkomen bij jongvolwassenen.

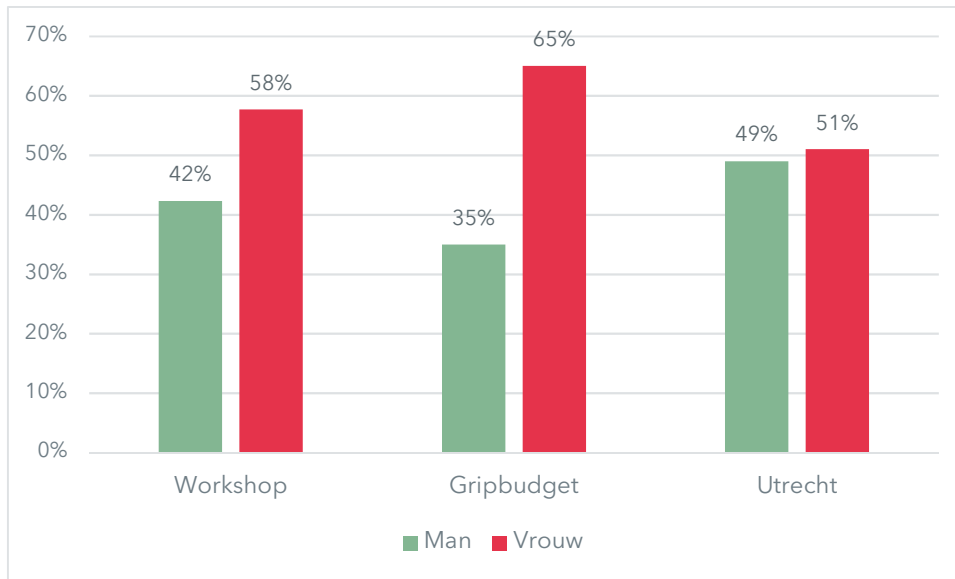
**Figuur 4.3** Leeftijd deelnemers workshop, aanvragers gripbudget en gemeente Utrecht (18 tot 65 jaar)



Bron: Gemeente Utrecht

Vrouwen zijn oververtegenwoordigd onder de deelnemers aan de workshop en de aanvragers van het gripbudget (figuur 4.4). Bij de aanvragen van het gripbudget is twee derde vrouw, onder de deelnemers aan de workshop bijna zestig procent. Waarschijnlijk sprak het aanbod voor de levensgebeurtenis scheiding vooral vrouwen aan. Echtscheidingsadvocaten herkennen dit fenomeen; vrouwen zijn rondom een scheiding pro-actiever dan mannen. Een verklaring hiervoor is niet aangedragen. Vrouwen zijn niet oververtegenwoordigd in de WW of in de flexibele schil van de arbeidsmarkt, dus dit kan hun oververtegenwoordiging bij de workshops en het gripbudget niet verklaren.

**Figuur 4.4** Geslacht deelnemers workshop, aanvragers gripbudget en gemeente Utrecht (18 tot 65 jaar)



Bron: Gemeente Utrecht

Op basis van de enquête krijgen we inzicht in het opleidingsniveau van 28 deelnemers die de workshop hebben gevolgd en/of het gripbudget hebben aangevraagd. De meeste deelnemers hebben een opleiding gevolgd op middelbaar niveau: havo, vwo of mbo niveau 2 t/m 4. Een wat kleinere groep heeft een opleiding op hbo- of wo-niveau afgerond. Ongeveer een vijfde heeft alleen basisonderwijs gevolgd.

**Tabel 4.5** Opleidingsniveau deelnemers (n=28)

	Aantal	Percentage
Geen onderwijs gevolgd	1	4%
Basisonderwijs/lagere school	5	18%
Lbo, vbo, mavo, vmbo, mbo-1, avo-onderbouw	2	7%
Havo, vwo, mbo-2-4	12	43%
Hbo, wo	8	29%
<b>Totaal</b>	<b>45</b>	<b>100%</b>

Bron: Enquête

Van de aanvragen van het gripbudget weten we ook uit welke wijk ze afkomstig zijn. Om de wijken te vergelijken, maken we ook gebruik van de 'wist U data', te vinden op [utrecht.buurtmonitor.nl](http://utrecht.buurtmonitor.nl). Op deze website wordt echter niet de 125%-inkomensgrens gehanteerd, maar de 120%-grens.

De meeste aanvragen zijn afkomstig uit de wijken Overvecht, Noordwest en Zuidwest. Dat zijn ook de wijken met het hoogste percentage inwoners dat niet goed kan rondkomen en inwoners met een huishoudinkomen tot 120 procent van het sociaal minimum (tabel 4.3). De wijk Zuid, waar ook relatief veel inwoners zijn met een huishoudinkomen tot 120 procent van het sociaal minimum, is minder goed bereikt. Uit deze wijk zijn tien aanvragen gekomen. Relatief veel aanvragen zijn afkomstig uit Leidsche Rijn (13), een wijk waar weinig mensen wonen met een huishoudinkomen tot 120 procent van het sociaal minimum, maar waar het aantal scheidingen hoog ligt.

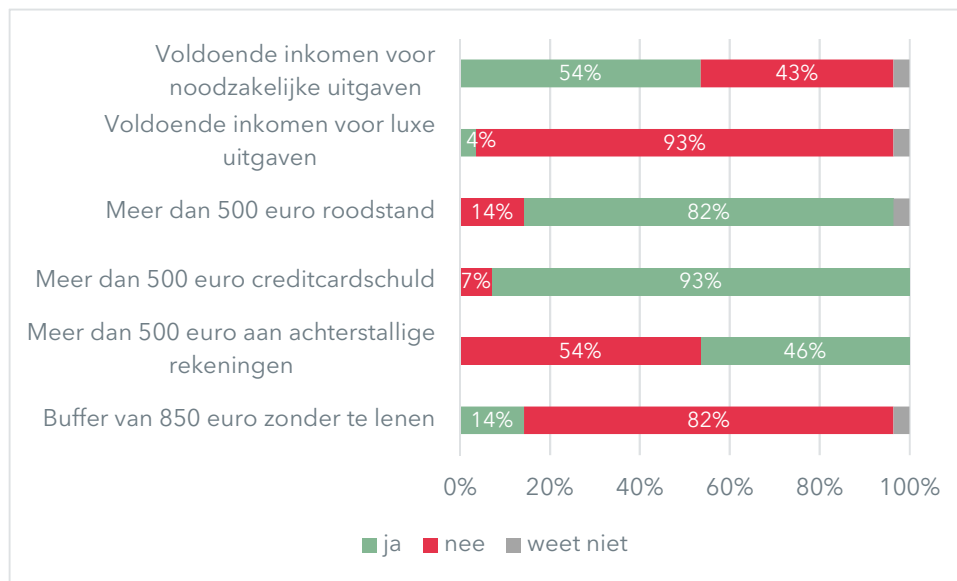
**Tabel 4.6** Aantal aanvragers gripbudget naar wijk, aantal aanvragen per 1.000 inwoners, % inwoners dat niet goed rondkomt en % inwoners met huishoudinkomen tot 120% sociaal minimum

Wijk	Aantal aanvragen	Aanvragen per 1.000 inwoners	Aantal toekenningen	% Inwoners dat niet goed rondkomt	% Inwoners met huishoudinkomen tot 120% sociaal minimum
Overvecht	23	0,67	13	15%	31%
Noordwest	18	0,42	11	10%	21%
Zuidwest	16	0,43	9	10%	22%
Noordoost	16	0,42	10	3%	11%
Leidsche Rijn	13	0,40	8	6%	9%
Zuid	10	0,37	5	6%	18%
Vleuten-De Meern	9	0,19	7	4%	8%
West	7	0,24	5	7%	15%
Oost	6	0,18	5	6%	13%
Binnenstad	4	0,22	2	5%	15%

Bron: Gemeente Utrecht en <https://utrecht.buurtmonitor.nl>

In de enquête onder 28 deelnemers aan de proef hebben we ook enkele vragen gesteld over hun financiële situatie. Ook daaruit komt het beeld naar voren dat de financiële situatie niet gunstig is (zie figuur 4.5).

Figuur 4.5 Financiële situatie deelnemers proef (gebaseerd op 28 respondenten)



Bron: Enquête

De slechte financiële situatie uit zich niet zozeer in het gebruik van kredietfaciliteiten. Slechts een paar respondenten staan voor meer dan 500 euro rood of hebben een creditcardschuld van meer dan 500 euro. Kenmerkend voor de deelnemers is juist dat zij onvoldoende inkomen en achterstallige rekeningen hebben.

### 4.3.2 In verhalen

We hebben zeventien deelnemers aan de proef uitgebreid geïnterviewd over hun problematiek en hun hulpbehoefte. Op basis daarvan zien we ruwweg twee groepen binnen de deelnemers.

De eerste groep is te kwalificeren als relatief zelfredzaam. Het zijn mensen die bijvoorbeeld een hbo-opleiding hebben of een koopwoning. Ze hebben gewerkt of werken nog en hadden tot voor kort weinig sociale, medische of psychologische problemen. Door het ontslag of door de scheiding zit het leven nu tegen. De situatie is meestal nog niet nijpend. Er zijn bijvoorbeeld nauwelijks schulden, maar mensen maken zich wel veel zorgen over hun financiële situatie, omdat ze hun inkomen zien verminderen. Ook speelt door het ontslag of de scheiding achterliggende problematiek op. Veel mensen die wij spraken, hebben medische klachten (gekregen) of maken gebruik van psychologische hulp.

---

“Ik heb dertig jaar voor dezelfde werkgever gewerkt, maar de laatste twee jaar was ik ziek. Sinds vorig jaar ben ik overspannen. Daar komt bij dat ik trombose heb en hartproblemen. Per 1 mei ben ik officieel ontslagen. Ik ben ook voor twintig procent arbeidsongeschikt verklaard. Ik heb heel veel stress en een hoge

---

---

bloeddruk. Dit komt puur door mijn ontslag. Dit heb ik nog steeds niet afgehandeld.”

*Alleenstaande man, 48 jaar, WW-uitkering*

---

Dit is een nieuwe doelgroep voor de gemeente. Het zijn mensen die in hun huidige situatie meestal geen aanspraak maken op gemeentelijke voorzieningen zoals schuldhulpverlening, de Participatiewet of de WMO. Maar deze mensen hebben wel behoefte aan informatie, ondersteuning en advies en grijpen veel aan om hun situatie te verbeteren. Hun deelname aan de workshop of hun aanvraag van het gripbudget zijn tekenen van zowel hun zelfredzaamheid als hun hulpbehoefte.

De proef heeft ook een heel andere groep aangetrokken. Deze twee groep bestaat uit mensen die structureel geld te kort komen, langdurig van een laag inkomen leven of al betrekkelijk hoge schulden hebben. Sommigen maken gebruik van de hulp van het buurtteam of hebben een bijstandsuitkering. Het zijn mensen die dreigen vast te lopen in onze complexe samenleving.

Dat is bijvoorbeeld te merken aan hun moeizame pogingen om voorzieningen aan te vragen. “Van het kastje naar de muur” is een uitdrukking die wij verschillende keren hoorden. Maar ook problematisch voor deze mensen is het verkopen van een woning met een restschuld of het ontvangen van alimentatie. Overigens gaat het hierbij niet alleen om de ‘klassieke’ doelgroep van armoedebeleid. Een deel van deze mensen vertelt dat het leven een paar jaar geleden nog meezat, maar dat ze door het ontslag of door de scheiding van de regen in de drup zijn gekomen.

---

“In februari raakte ik in de problemen [door de scheiding]. Van de bijstand kan je niet alle rekeningen betalen. Als ik ook toeslagen krijg, ben ik uit de problemen, dan red ik het wel. Maar nu heb ik schulden bij EON en Vitens. En mijn dochter is op internet aan het bestellen geslagen zonder dat ik het wist. Schade: 1100 euro. Nu heb ik mij overal op de zwarte lijst laten zetten, zodat dit niet meer kan gebeuren. Met alle schuldeisers zijn regelingen getroffen. Als ik de toeslagen deze maand niet krijg dan weet ik niet meer hoe ik het moet rooien.”

*Alleenstaande vrouw met twee kinderen, 55 jaar, bijstandsuitkering*

---

## 4.4 Deelconclusie

Het gripbudget is door 123 mensen aangevraagd, maar het toekenningspercentage ligt met 57 procent relatief laag. Veel aanvragen zijn afgewezen omdat de aanvrager een te hoog inkomen had of de levensgebeurtenis niet plaatsvond in de proefperiode. U Centraal heeft gedurende de proef acht workshops uitgevoerd waaraan 67 mensen hebben

deelgenomen: 36 aan de workshop ontslag en 31 aan de workshop echtscheiding. In het volgende hoofdstuk gaan we in op de ervaringen met de workshop.

Onder de deelnemers aan de proef zijn mensen van 40-49 jaar en vrouwen sterk oververtegenwoordigd. Waarschijnlijk heeft dit te maken met het feit dat deze mensen vaker worden getroffen door de levensgebeurtenissen waarop de proef zich richt. Veel deelnemers hebben financiële problemen. Iets meer dan de helft is al in beeld bij de gemeente omdat ze een U-pas hebben of een regeling bijzondere bijstand toegekend hebben gekregen. De meeste aanvragen voor het gripbudget zijn afkomstig uit de wijken Overvecht, Noordwest, Zuidwest en Leidsche Rijn. Dat zijn de wijken met het hoogste percentage inwoners dat niet goed kan rondkomen, scheidingen en inwoners met een huishoudinkomen tot 120 procent van het sociaal minimum. Het gripbudget lijkt dus vooral mensen met financiële problemen te bereiken. In het volgende hoofdstuk gaan we in op het gebruik van het gripbudget.

Op basis van de interviews met de deelnemers zien we dat deze uit twee subgroepen bestaan. De eerste groep mensen is relatief zelfredzaam, maar maakt zich wel veel zorgen over hun financiële situatie, omdat ze hun inkomen zien verminderen. Het gaat om een nieuwe doelgroep voor de gemeente; mensen die geen aanspraak maken op gemeentelijke voorzieningen zoals bijzondere bijstand, schuldhulpverlening, de Participatiewet of de WMO, maar wel behoefte hebben aan informatie, ondersteuning en advies.

De tweede subgroep bestaat uit mensen die structureel geld te kort komen, langdurig van een laag inkomen leven of al betrekkelijk hoge schulden hebben. Sommigen maken gebruik van de hulp van het buurtteam of hebben een bijstandsuitkering. Het zijn mensen die dreigen vast te lopen in onze complexe samenleving. Overigens gaat het hierbij niet alleen om de 'klassieke' doelgroep van armoedebeleid. Een deel van deze mensen vertelt dat het leven een paar jaar geleden nog meezat, maar dat ze door het ontslag of door de scheiding van de regen in de drup zijn gekomen.

# 5 Werking en effecten

In dit hoofdstuk beschrijven we de effecten van de workshop en het gripbudget en op de deelnemers. Het gaat hierbij om de korte-termijneffecten gedurende de looptijd van de proef. In dit hoofdstuk beantwoorden we de kernvraag van de evaluatie: heeft de aanpak een toegevoegde waarde voor de deelnemers? Wat zijn de werkzame elementen van de proef?

## 5.1 Beoogde en verwachte werking

Aan de proef ligt een bepaalde gedachtegang ten grondslag over de beoogde werking. Deze gedachtegang is als volgt samen te vatten:

**De instrumenten van de gemeente geven ruimte om aan oplossing te werken.** Door de ondersteuning vanuit U Centraal krijgen mensen overzicht en weten ze welke stappen ze moeten zetten. Dat geeft rust en ruimte. Het gripbudget van Werk en inkomen geeft deze mensen extra financiële ruimte om aan een oplossing te werken. Dit draagt op termijn bij aan de zelfredzaamheid van deze mensen.

**De instrumenten hebben samen meer effect.** De ondersteuning vanuit U Centraal en het gripbudget van Werk en inkomen hebben meer toegevoegde waarde als ze samen worden ingezet. Dit vraagt om een goede samenwerking tussen Werk en inkomen en U Centraal. Werk en inkomen moet mensen doorverwijzen naar U Centraal en andersom. Alleen dan zullen we in de praktijk effecten vinden.

Naast deze gedachten over de beoogde werking, hebben de verschillende contactpersonen van de organisaties waarmee de gemeente samenwerkt, ook verwachtingen ten aanzien van de werking. Nut en noodzaak van de proef staan niet ter discussie bij de samenwerkingspartners. Alle contactpersonen die wij hebben gesproken, vonden de proef zinvol. In aanvulling op de beoogde werking zoals hierboven beschreven, noemden een aantal gesprekspartners nog twee andere mogelijk werkzame elementen.

Op de eerste plaats is dat laagdrempeligheid. Men verwacht dat het aanbod van de gemeente binnen de proef veel laagdrempeliger is dan bijvoorbeeld schuldhulpverlening, omdat het aansluit bij alledaagse problemen en niet intensief is (de workshops duurden twee uur). Mensen stellen gemakkelijker de hulpvraag "ik heb mijn werk verloren" of "ik ben gescheiden" dan de hulpvraag "ik heb schulden".

Het tweede werkzame element zou je het 'lokeffect' kunnen noemen. Het gripbudget is een nieuwe uitkeringsvorm en dat lokt mensen naar de gemeente, zo is de verwachting. Vervolgens is de stap naar de workshop snel gezet.

## 5.2 Werking en effecten workshops

De deelnemers die wij hebben gesproken, zijn bijna allemaal positief over de uitvoering van de workshops. De workshop wordt ervaren als laagdrempelig en de presentatie door de gespreksleiders wordt goed gewaardeerd. Een deelnemer zei dat zij zich "veilig" voelde tijdens de workshop. Een andere benoemde de "goede sfeer". In de enquête geven de deelnemers gemiddeld het cijfer 7,6 voor de workshop. Alle geënquêteerde deelnemers vonden het momentum van de workshop precies goed.

---

"De mensen die de workshop gaven waren er voor ons. Dat zie je niet veel. Vaak wordt er toch misbruik van je gemaakt. Dit was heel prettig, ik heb het als steun ervaren. De samenwerking van U centraal, UWV en de gemeente tijdens de workshop was goed: ze vulden elkaar aan. Dit vond ik prettig. Het was ook fijn dat de sheets werden nagestuurd, zonder dat ik daar nog eens om hoefde te vragen"

*Alleenstaande vrouw, 44 jaar, WW-uitkering*

---

Voor de meeste deelnemers had de workshop een toegevoegde waarde. Op basis van de enquête en gesprekken met deelnemers onderscheiden we drie werkzame elementen. Het eerste werkzame element dat de deelnemers noemen, is overzicht en rust. Dit kwam vooral doordat er tijdens de workshop nuttige tips werden gegeven over bezuinigen, financiële regelingen en het maken van overzichten van maandelijkse in- en uitgaven (zie tabel 5.1).

**Tabel 5.1** Belangrijkste informatie tijdens workshop (n=10) (meerdere antwoorden mogelijk)

	Aantal
ik heb financiële regelingen leren kennen waar ik gebruik van kan maken	7
ik heb bruikbare tips gekregen om te bezuinigen op mijn maandelijkse uitgaven	3
ik heb meer kennis over mijn rechten in mijn situatie	3
Anders	2

Bron: Enquête

Voor één deelnemer was de workshop “een trigger om papieren netjes op te bergen”, voor een andere ontstond er orde in de huishouduitgaven. Enkele deelnemers noemen expliciet dat hen dit rust en overzicht geeft.

---

“Het was heel leerzaam. Ze hebben me gewezen op bepaalde websites: waar heb ik recht op?; waarop kan ik bezuinigen? Ik heb ook leren bezuinigen op wat ik eet bijvoorbeeld. En ik heb meer overzicht gekregen, voor het eerst heb ik een lijstje gemaakt van mijn inkomsten en uitgaven en mogelijke dingen om op te bezuinigen.”

*Alleenstaande man, 30 jaar, wacht op WW-uitkering*

---

Dit eerste werkzame element is niet door alle deelnemers genoemd. Voor drie deelnemers die wij spraken, had de workshop nauwelijks toegevoegde waarde. Zij vonden het niveau te laag, misten diepgang, hoorden geen nieuwe informatie. Door de korte tijdsduur van de workshop (twee uur) en het wisselende kennisniveau van de deelnemers ontbrak de ruimte voor diepgang en maatwerk. Zeventien deelnemers hebben ook de (vervolg)cursus Grip op Financiën gevolgd. We hebben een aantal van deze mensen gesproken en zij zijn over deze cursus wel tevreden. Tijdens deze cursus kon het gewenste maatwerk en de gewenste diepgang wel geleverd worden.

---

“Ik wist eigenlijk alles al. Het niveau was erg laag. Ik wil er niet te negatief over zijn, maar het was niet de informatie waar ik naar zocht. Ik ben nu bezig met de cursus ‘grip op je financiën’. Dat vind ik erg leerzaam. Je leert om alles te ordenen en dat je je administratie niet moet laten liggen. Dit wordt puntsgewijs uitgelegd. Het niveau van deze cursus is beter.”

*Alleenstaande vrouw met twee kinderen, 36 jaar, bijstandsuitkering*

---

Het tweede werkzame element is de groepsdynamiek. Ontslag en scheiding zijn heftige levensgebeurtenissen. Mensen hebben niet altijd lotgenoten om mee te praten. Ook missen mensen de persoonlijke dienstverlening van UWV (zie onder). Vooral de workshop echtscheiding had een zekere therapeutische werking voor de deelnemers. Sommige deelnemers hebben de workshop bewust gevolgd om kennis te kunnen maken met mensen die in dezelfde situatie zitten.

---

“Het was fijn om te zien hoe andere mensen het doen, dat gaf me het inzicht dat ik het best goed doe en dat mijn problemen nog niet zo groot zijn. Ik heb geen geweldadige ex-partner bijvoorbeeld.”

*Alleenstaande vrouw met zes kinderen, 53 jaar oud, werkend*

---

Het derde werkzame element is de aanwezigheid van op het thema gespecialiseerde deskundigen. Vooral UWV wordt daarbij genoemd. De dienstverlening door UWV aan mensen met een WW-uitkering was tot voor kort grotendeels gedigitaliseerd (in ieder geval in de eerste drie maanden). Sinds kort heeft UWV weer de middelen voor persoonlijke aandacht voor de individuele klant, maar veel mensen in de proef hadden nog te maken met de 'oude' dienstverlening. Mensen die ontslagen zijn, hebben veel vragen over hun rechten en plichten. Ook zijn er verschillende cursussen, workshops, subsidies en regelingen voor WW'ers, maar ontbreekt bij veel mensen het overzicht. Tijdens de workshop gaf het UWV een uitgebreide presentatie over de mogelijkheden, rechten en plichten van WW'ers. Het lijkt erop alsof de workshop ontslag op dit punt gedeeltelijk functioneerde als een uitbreiding van de basisdienstverlening van UWV.

---

“Vooral de uitleg van het UWV heb ik als heel prettig ervaren. Dat is toch anders dan de website, als je van deze mensen tips krijgt over hoe je weer aan het werk kunt komen en wat de regels zijn van het UWV. Ik ben wel geschrokken van de mentaliteit van het UWV, je voelt je daar niet geholpen. Bij de workshop was er een positievere insteek. “

*Alleenstaande vrouw, 44 jaar, WW-uitkering*

---

### 5.3 Werking en effecten gripbudget

Het gripbudget is een financieel steuntje in de rug ter waarde van 400 euro. Het zal voor zich spreken dat veel mensen deze nieuwe financiële ondersteuning kunnen waarderen; gemiddeld waarderen de 17 respondenten die het gripbudget hebben ontvangen het instrument met een 8,1. Maar voor de evaluatie van de proef is niet tevredenheid, maar een ander evaluatiecriterium van belang. De vraag is veeleer: hoe wordt het gripbudget door de deelnemers gebruikt? Is de hoogte van het bedrag voldoende voor de financiële problemen die mensen rondom een scheiding of ontslag ervaren? En geeft het budget een steun in de rug, zodat mensen zelf aan een oplossing gaan werken?

Op basis van de enquête en de gesprekken met deelnemers zien we een aantal werkzame elementen van het gripbudget. Eerst presenteren we de antwoorden uit de enquête, daarna gaan we dieper in op de belangrijkste werkzame elementen.

Tabel 5.2 Bestedingsdoel gripbudget (n=17) (meerdere antwoorden mogelijk)

	Aantal
Ik heb het bedrag gebruikt om noodzakelijke uitgaven te doen	8
Ik heb het bedrag gebruikt om achterstallige rekeningen te betalen	6
Ik heb het bedrag gespaard zodat ik geld achter de hand heb om onvoorziene grote uitgaven te kunnen doen	4
Ik heb het bedrag gebruikt om leningen (deels) af te lossen	1
Anders	1

Bron: Enquête

Uit de enquête blijkt dat de respondenten het gripbudget op een nuttige wijze hebben gebruikt. Ze hebben er bijvoorbeeld noodzakelijke uitgaven mee gedaan, schulden mee afgelost of het geld gespaard. Geen van de 45 respondenten die wij hebben gesproken, zegt het geld te hebben gebruikt of gaan gebruiken voor luxe uitgaven, zoals vakanties, consumentenelektronica en dergelijke. Of dit ook geldt voor de deelnemers die wij niet hebben gesproken, kunnen we niet vaststellen.

Het eerste werkzame mechanisme van het gripbudget is het verminderen of voorkomen van schulden. Veel deelnemers aan de proef bevinden zich in een precare financiële situatie, zoals we ook in het vorige hoofdstuk zagen. Ze komen structureel geld te kort, leven langdurig van een laag inkomen of hebben betrekkelijk hoge schulden. Deze mensen gebruiken het gripbudget voor het doen van noodzakelijke uitgaven, het afbetalen van schulden of het overbruggen van een periode zonder inkomsten. Als schulden worden onder andere genoemd de scootmobiel, achterstallige huur en een achterstand op de ziektekostenverzekering. Als overgangperiode noemt men het wachten op de WW-uitkering of het wachten op Toeslagen na de scheiding. Hierdoor verminderen zij hun schulden tijdelijk, of voorkomen zij dat ze grotere schulden opbouwen. Dit is ook wat de gemeente beoogt met het gripbudget.

Het eenmalige bedrag van 400 euro is voor de helft van de aanvragers van het gripbudget te weinig. Zij noemen gemiddeld een bedrag van 900 euro dat voor hen nodig is om de financiële problemen echt te doen verminderen. Voor de andere helft is het gripbudget voldoende.

---

“Ik heb het gripbudget gebruikt voor het afbetalen van de scootmobiel en achterstallige huur. Het is alleen niet genoeg. We hebben nog steeds achterstallige leningen. Als we elke maand dit bedrag van 400 euro zouden krijgen, dat zou het pas echt helpen”

*Gehuwde man, twee kinderen, 54 jaar, WW-uitkering*

---

---

“Die 400 euro is mooi, maar het stelt niet veel voor. Eigenlijk had ik 1500 euro nodig, eventueel met een terugbetaalschema. Dan hoef je niet in de schulden te komen. Een maand leven met twee dochters kost 1500 euro, en het kost een maand om om te schakelen naar een nieuw leven.”

*Alleenstaande vrouw, vier kinderen, 55 jaar, bijstandsuitkering*

---

Het tweede werkzame mechanisme is dat het gripbudget rust geeft en de gelegenheid om te participeren. Mensen ervaren tijdelijk minder stress of zijn tijdelijk in de gelegenheid om bijvoorbeeld een zieke moeder te bezoeken. Het is aannemelijk dat het gripbudget voor deze mensen tijdelijk bijdraagt aan hun zelfredzaamheid, maar het langetermijneffect is niet vast te stellen in de korte proefperiode.

---

“Ik heb het gripbudget gebruikt om mijn achterstand voor de ziektekostenverzekering te betalen. Op het moment dat ik het budget kreeg, lag mijn moeder in het ziekenhuis in Leidsche Rijn. Het kost 5 euro om op en neer te gaan, en ik ben haar enige kind. Dus het kwam op een perfect moment, daardoor kon ik mijn moeder bezoeken. Het heeft dus zeker geholpen.”

*Alleenstaande vrouw, een kind, 60 jaar, WW-uitkering*

---

---

“Het gripbudget betekende voor mij: rust. Toen ik mijn WW op mijn rekening zag komen dacht ik: ‘Shit, ik heb een groot probleem’. Ik had het overzicht niet. Grip betekende even minder stress. Ik kan daardoor aandacht besteden aan het zoeken van werk.”

*Alleenstaande man, 27 jaar, WW-uitkering*

---

Het derde werkzame mechanisme is het opzij zetten van het gripbudget voor onverwachte uitgaven in de toekomst. Een kwart van de deelnemers aan de enquête noemt dit doel. Het gripbudget fungeert hierbij dus als een spaarpotje. Dit gedrag sluit aan wat in gedragseconomisch onderzoek wordt gevonden: als mensen een groot bedrag ineens ontvangen, zoals vakantiegeld, zetten zij dit meestal opzij voor een bestedingsdoel in de toekomst. Wanneer mensen het bedrag gespreid uitbetaald krijgen, gebruiken ze het meestal voor onmiddellijke consumptieve doeleinden (Prast, 2005).

---

“Ik ga het [gripbudget] gebruiken voor extra kosten, zoals kleren, want ik heb bijna alleen maar werkkleding; of een fiets en een fietsslot zodat ik vaker op de fiets kan i.p.v. met de auto, dat is goedkoper. Ik wil het geld niet direct uitgeven.”

---

---

Het is puur voor extra uitgaven. Ik hou het apart, naast mijn eigen buffer van 400 euro.”

*Alleenstaande man, 48 jaar, WW-uitkering*

---

“Je bent blij met alles dat je kunt krijgen. Die 400 euro is mooi meegenomen. Het geeft rust dat ik een potje van 400 euro heb. Ik zet het aan de kant als een spaarpotje. Ik heb nu geen computer. Mijn dochter heeft wel een computer nodig voor huiswerk. En ook solliciteren is lastig zonder computer. Met de U-pas kan je als je kind naar de middelbare gaat een fiets of een computer krijgen, maar dat is nu nog niet. En we hebben ook maar één fiets.”

*Alleenstaande vrouw met twee kinderen, 37 jaar, bijstandsuitkering*

---

De mensen die het gripbudget opzij zetten, zijn te kwalificeren als relatief zelfredzaam. Deze mensen grijpen zoveel mogelijk aan om verbetering in hun situatie te brengen. De situatie is meestal nog niet nijpend. Er zijn bijvoorbeeld nauwelijks schulden. Daarom kunnen deze mensen het zich permitteren om te sparen.

## 5.4 Aanvullende ondersteuningsbehoefte

Een aantal deelnemers die wij hebben gesproken, geeft tips over hoe de ondersteuning door de gemeente beter georganiseerd kan worden. Voor een deel gaat het om verbetering van het bestaande aanbod binnen de proef levensgebeurtenissen, voor een deel om aanvullende ondersteuningsbehoefte.

Aanvullende ondersteuningsbehoefte is er vooral bij de mensen die na een levensgebeurtenis voor het eerst geconfronteerd worden met ‘het systeem’ van armoederegelingen en moeite hebben om daarin wegwijs te worden. Dit geldt ook voor mensen die op het eerste gezicht zelfredzaam zijn: mensen die hun leven lang hebben gewerkt, een stabiel gezinsleven hebben of hadden en geen beroep doen op het buurtteam. Wat meespeelt is dat het om kostwinners gaat die jarenlang hetzelfde werk hebben gedaan en waarbij de werkgever niet heeft geïnvesteerd in duurzame inzetbaarheid. Ter illustratie: twee mensen die wij spraken werkten bij het inmiddels failliete V&D, één bij een bouwbedrijf dat moest reorganiseren. Deze respondenten zijn beperkt digivaardig of hebben moeite met de Nederlandse taal. Bij de werkgevers vormde dit geen probleem, maar na het ontslag blijkt dat dit een beperking is. Deze mensen hebben dus ondersteuning nodig om weer zelfredzaam te worden.

---

“Wij willen meer duidelijkheid over waar we recht op hebben. We kregen bijvoorbeeld altijd kwijtschelding van de gemeentelijke heffingen, nu opeens niet. We snappen niet waarom. Daarnaast willen we graag een contactpersoon, bij UWV en bij de gemeente. Het is nodig om een vaste contactpersoon te hebben. Wij kunnen zelf moeilijk met instanties communiceren door taalproblemen. Bij ons hangen ze snel op.”

*Gehuwde man, twee kinderen, 54 jaar, WW-uitkering*

---

Aanvullende ondersteuningsbehoefte is er ook bij mensen die niet in aanmerking komen voor bepaalde ondersteuning, maar daar wel behoefte aan hebben. Soms gaat het om specifieke en niet reële wensen (“ik wou dat mijn zorgverzekering de sportschool vergoedde”), maar soms lijkt er sprake te zijn van een mismatch tussen de leefwereld van de respondent en de systeemwereld van de overheid.

---

“Mijn ex en ik hebben altijd een goed inkomen gehad. Toen we vijf jaar geleden het huis wilden verkopen om naar het buitenland te gaan, zijn de problemen ontstaan. We hebben met een restschuld verkocht en zijn gaan huren. Sinds een paar maanden zijn we gescheiden, maar nog niet officieel. Door die scheiding moeten we een tweede huis huren. Mijn inkomen is niet genoeg voor de huur. Dit los ik op doordat ik alimentatie ga krijgen. Het probleem is dat ik nog geen scheidingsdatum heb, daarom krijg ik geen urgentieverklaring voor een sociale huurwoning. Ik probeer de kosten naar beneden te brengen en toeslagen aan te vragen. Maar ik vraag me af hoe het ooit goed moet komen.”

*Alleenstaande vrouw met twee kinderen, 49 jaar, werkend*

---

---

“Er wordt veel hulp aangeboden, maar op het gebied van mobiliteit, dus bijvoorbeeld reizen naar Amersfoort voor een sollicitatie, daar wordt niet aan gedacht. Sommige hulp gaat lastig. Bijvoorbeeld voor een wasmachine, daarvoor moet je dan eerst naar de Volkskredietbank. Zij moeten je aanvraag voor een lening dan afwijzen, dat duurt al twee maanden en dan moet je daarna een lening aanvragen bij de gemeente. Dit duurt wel een half jaar. En dan heb je dus een half jaar geen wasmachine!”

*Alleenstaande vrouw met een kind, 60 jaar, WW-uitkering*

---

Ten slotte geeft een aantal deelnemers concrete tips om het aanbod binnen de proef te verbeteren. Deze tips hebben allemaal betrekking op de workshop:

- Organiseer een terugkomdag, om nog eens te bespreken hoe het nu gaat.

- Probeer meer 1-op-1 gesprekken te organiseren, bijvoorbeeld opvolgend op de workshop. Hierin kan aandacht worden besteed aan concrete vragen, zoals 'hoe kan ik huurtoeslag krijgen?'.
- Probeer meer onderscheid te maken tussen het kennisniveau en de informatiebehoefte van de deelnemers.
- Maak een checklist waarin staat: 'in deze situatie, moet je ... doen en kom je in aanmerking voor ...'. Nu komen deelnemers daar te laat achter; als ze een volledige aanvraag hebben ingevuld, zien ze pas dat ze niet in aanmerking komen voor bepaalde ondersteuning.

## 5.5 Deelconclusie

De workshops hebben in de praktijk gefunctioneerd als een laagdrempelige ingang voor mensen met normaal gesproken vaak geen gebruik maken van gemeentelijke armoedeverorzieningen. Voor veel deelnemers had de informatie en het advies tijdens de workshop toegevoegde waarde. De gedachtegang achter de pilot - dat de workshop rust en ruimte in de hoofden van mensen geeft - zien we ook terug in de antwoorden van veel deelnemers. Wat dit betreft werkte de workshop zoals beoogd. Voor een paar deelnemers was het niveau van de workshop echter te laag en had hij daardoor nauwelijks toegevoegde waarde. Bij omzetting van de workshop naar regulier beleid zou beter ingespeeld moeten worden op het kennisniveau en de specifieke informatiebehoefte van de deelnemers.

De werking en effecten van de workshop zijn gedeeltelijk anders dan vooraf bedacht door de gemeente. Veel deelnemers benoemden expliciet dat ze het prettig vonden om met lotgenoten te spreken. Deze 'therapeutische' werking van de workshop is te beschouwen als een onverwachte bijvangst van de proef. Daarnaast vulde de workshop een lacune in de basisdienstverlening van UWV in; het persoonlijke contact tussen uitvoeringsorganisatie en werkloze. Men kan zich wel afvragen of het aan de gemeente is om deze lacune in te vullen. Bij omzetting van de workshop naar regulier beleid kan overwogen worden om een meer structurele samenwerkingsrelatie met UWV aan te gaan.

Het gripbudget heeft in de praktijk gefungeerd als een spaarpotje of een middel om schulden af te betalen. Afgaande op de interviews met deelnemers, is het geld dus verstandig gebruikt. Dit sluit aan bij de inzichten uit gedragseconomisch onderzoek dat een groot bedrag ineens vaak opzij wordt gezet voor een bestedingsdoel in de toekomst. Het eenmalige bedrag van 400 euro was voor sommige mensen te weinig, voor anderen gaf het rust en de gelegenheid om te participeren. Mensen zeggen bijvoorbeeld dat ze zieke familieleden in het ziekenhuis konden bezoeken of minder stress hadden toen ze

hun rekeningafschriften bekeken. Of dit effect beklijft, konden we in de korte proefperiode niet vaststellen.

Het gripbudget lijkt ook een 'lokeffect' te hebben gehad. Iets minder dan de helft van de aanvragers was daarvoor niet in beeld bij de gemeente als doelgroep voor andere armoedeverorzieningen. De andere helft van de mensen die alleen het gripbudget hebben ontvangen, zijn doorgaans al in beeld bij de gemeente omdat zij een U-pas hebben. Ook zien we dat deze mensen vaak allerlei andere ondersteuning ontvangen: huur- en zorgtoeslag, een kindgebonden budget, een uitkering (Wajong, WW, bijstand), psychologische ondersteuning, hulp van het buurtteam en gesprekken met UWV-artsen zijn genoemd.

Over de synergetische werking van de twee instrumenten kunnen we weinig zeggen. Mensen die gebruik hebben gemaakt van zowel het gripbudget als de workshop, lijken niet zozeer andere effecten te ondervinden, als wel een andere doelgroep te zijn. Het zijn mensen die alles aangrijpen om verbetering in hun situatie te brengen. We troffen in de interviews een relatief positieve levenshouding aan.

# Bijlage 1 Onderzoeksvragen

## Vragen over gebruik en niet-gebruik

1. Hoeveel mensen maken gebruik van het aanbod?
  - 1.1 Hoeveel maken gebruik van de ondersteuning van U Centraal?
  - 1.2 Hoeveel maken gebruik van het GRIP-budget?
  - 1.3 Hoeveel maken van beide instrumenten gebruik?
2. Wat zijn de kenmerken van deelnemers?
3. Wat zijn de redenen voor toekenning?
4. Bij hoeveel mensen is de aanvraag afgewezen?
5. Wat zijn de redenen voor afwijzing?
6. Hoeveel mensen doen daarna nog een beroep op bijzondere bijstand voor de kosten rechtsbijstand?
7. Hoeveel mensen maken gebruik van het vervolgaanbod van U Centraal?

## Vragen over uitvoering, resultaten en werkzame elementen

8. Waarom is een aanpak gericht op levensgebeurtenissen van belang? Met andere woorden: welke relatie is er tussen levensgebeurtenissen en armoede/schulden?
9. Welke actoren zijn betrokken bij de pilot? Welke afspraken heeft de gemeente gemaakt met samenwerkingspartners over rollen en taken? Zijn deze afspraken duidelijk voor betrokkenen?
10. Hoe ervaren de samenwerkingspartners de pilot? Welke resultaten zien zij in de praktijk en welke toegevoegde waarde zien ze?
11. Verloopt de signalering en doorverwijzing adequaat?
  - 11.1 In hoeverre signaleren samenwerkingspartners de doelgroep en verwijzen ze de doelgroep door naar U Centraal en Werk en inkomen?
  - 11.2 In hoeverre verwijst Werk en inkomen mensen die het e-formulier invullen door naar U Centraal?
  - 11.3 Gaan ontvangers van het GRIP-budget ook daadwerkelijk naar U Centraal en andersom?
12. Hoe is het mensen vergaan die wel van het GRIP-budget, maar niet van de ondersteuning van U Centraal gebruik hebben gemaakt? Waarom hebben ze dat gedaan? Zijn er verschillen met deelnemers die wel de ondersteuning van U Centraal hebben gehad?

**Vragen over effectiviteit en werkzame elementen**

13. Heeft de ondersteuning vanuit U Centraal toegevoegde waarde voor mensen?
  - 13.1 Perceptie: vinden mensen dat ze ermee geholpen zijn?
  - 13.2 Gebruik: wat hebben mensen met de opgedane kennis en geboden hulpverlening gedaan?
  - 13.3 Werkzaam element: geeft het instrument hen ruimte om aan een oplossing te werken?
14. Heeft het GRIP-budget toegevoegde waarde voor mensen?
  - 14.1 Perceptie: vinden mensen dat ze ermee geholpen zijn?
  - 14.2 Gebruik: wat hebben mensen met het budget gedaan?
  - 14.3 Toereikendheid: was het budget voldoende?
  - 14.4 Werkzaam element: geeft het instrument mensen de ruimte om aan een oplossing te werken?
15. Hebben mensen nog andere ondersteuning nodig? Welke hobbels ervaren mensen tijdens een levensgebeurtenis en wat zou hen daarbij geholpen hebben?

**Concluderende en toekomstgerichte vragen**

16. Is de pilot op basis van beantwoording van bovenstaande vragen een succes te noemen?
17. Welke verbeteringen zijn mogelijk en welke aanknopingspunten zijn er voor een brede uitrol van de aanpak levensgebeurtenissen?

## Bijlage 2 Literatuur

Gemeente Rotterdam/SWA (2012), Schulden en schulddienstverlening in Rotterdam. Dossieronderzoek.

GGN (2014), Zo betaalt Nederland 2013. Whitepaper. GGN: Amsterdam.

Holmes TH, Rahe RH (1967). "The Social Readjustment Rating Scale". J Psychosom Res 11 (2): 213-8.

Jungmann, N. en Iperen, F. van (2011), Schuldpreventiewijzer. Over het belang van schuldpreventie en de mogelijkheden om daar lokaal invulling aan te geven. MOgroep, NVVK, VNG, Divosa en Nibud.

Madern, T. (2015), Op weg naar een schuldenvrij leven. Gezond financieel gedrag noodzakelijk om financiële problemen te voorkomen. Nibud: Utrecht.

Madern, T. en Schors, A. van der (2012), Kans op financiële problemen. Nibud: Utrecht.

Mani, A. et al (2013), 'Poverty impedes cognitive function', in: Science 341, 976.

Moors F. en Libregts, I. (2015), Schuldvorming en schuldpreventie. Achtergronden van schuldvorming en mogelijkheden van preventie. Onderzoek en Business Intelligence: Rotterdam.

Prast, H. (2005). Emotie-economie: de mythe van de persoonlijke financiële planning. Oratie, 3 juni 2005.

Taylor, M. (2009) The impact of life events on financial capability: evidence from the BHPS, Financial Services Authority, London E14 5HS.

Westhof F. en Ruig, L. de (2015), Huishoudens in de rode cijfers 2015. Over schulden van Nederlandse huishoudens en preventiemogelijkheden. Panteia: Zoetermeer.

Zwinkels, W. en Guiaux, M. (red.) (2015), Wie heeft schuld? Een kwantitatieve analyse van schulden bij uitkeringsgerechtigden. UWV: Amsterdam

De Beleidsonderzoekers

Vestwal 2-4  
2312 NP Leiden

Postbus 11282  
2301 EG Leiden

071 566 59 47  
[info@beleidsonderzoekers.nl](mailto:info@beleidsonderzoekers.nl)



Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Werk en Inkomen Diepenbroek, J.J.M. (Jacomijn)
Kenmerk	16.506160
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 107

---

### **Vervolg vernieuwing armoedeaanpak: armoederegelingen vanaf 2017**

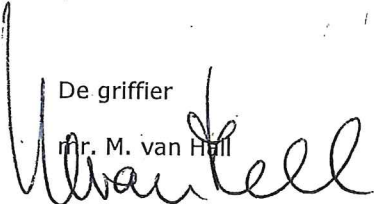
besluit

- 1 In te stemmen met de notitie 'Utrecht Inclusief deel 2, inzet van de armoederegelingen', waarin wordt gekozen voor 1. het jaarlijks bepalen van de vervolgstappen binnen de armoedeaanpak (nieuwe manier van beleid maken); 2. het zetten van verdere stappen richting meer maatwerkondersteuning; 3. het voorlopig voortzetten van de Individuele Inkomenstoelage (ITT); 4. het beëindigen van de energieregeling voor ouderen; 5. het voortzetten van preventieve ondersteuning bij levensgebeurtenissen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

Mr. M. van Hall



De voorzitter gemeenteraad

Mr. J.H.C. van Zanen



Aan de gemeenteraad

**Behandeld door** E.S. Quak  
**Doorkiesnummer** 030 – 28 63229  
**E-mail** s.quak@utrecht.nl  
**Bijlage(n)** Geen

**Datum** 2 december 2016  
**Ons kenmerk** 16.509487  
**Onderwerp** Beantwoording toezeggingen  
commissie over vervolg  
armoedeaanpak

**Uw kenmerk**  
**Uw brief van**

**Verzonden**  
Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte leden van de Gemeenteraad,

In deze brief ontvangt u antwoord op de toezeggingen uit de commissievergadering Mens en Samenleving van donderdag 24 november jl over het Raadsvoorstel Vervolg vernieuwing armoedeaanpak: armoederegelingen vanaf 2017. Deze brief kan worden betrokken bij de bespreking in de B-raad op 8 december aanstaande bij het Raadsvoorstel Vervolg van de nieuwe armoedeaanpak: armoederegelingen vanaf 2017.

**De wethouder komt voor raadsbehandeling terug op de vraag of het mogelijk is om voor specifieke groepen één vast aanspreekpunt bij Wenl te creëren (net als bij dak- en thuislozen). En wat zijn de kosten daarvan?**

Het hebben van één contactpersoon kan een manier zijn om de toegang naar regelingen van Werk en Inkomen te vereenvoudigen. Wij gaan onderzoeken of het voor deze doelgroepen daadwerkelijk wenselijk is om met één vast contactpersoon te werken. We vragen hiervoor input van de doelgroepen zelf en betrokken partners (bijvoorbeeld Stichting MEE, U-2b Heard! en de buurtteams). Ook bekijken we of bestaande inzet en ontwikkelingen al aansluiten op de wensen. Op basis van dit onderzoek verwachten we te kunnen bepalen wat er extra nodig is en wat de consequenties voor de uitvoering en de kosten zijn. In het eerste kwartaal van 2017 wordt u hierover verder geïnformeerd.

**De wethouder geeft voor raadsbehandeling inzicht in de vraag hoeveel het kost om de Individuele Inkomensvoorslag (IIT) altijd individueel te toetsen en om hoeveel mensen het gaat.**

In de afgelopen 12 maanden is 7.645 keer IIT aangevraagd. De afhandeling gebeurt momenteel zo uitvoeringsluw mogelijk doordat het grootste deel digitaal en automatisch gaat. Hierdoor kunnen we dit grote aantal aanvragen binnen de beschikbare uitvoeringscapaciteit en op een redelijke termijn afhandelen.

## Burgemeester en Wethouders

Datum 2 december 2016  
Kenmerk 16.509487

De toetsing van aanvragen is altijd individueel, maar wel zoveel als mogelijk op basis van reeds beschikbare gegevens over de hoogte van het inkomen, eerdere aanvragen van IIT en de mate waarin inspanningen zijn verricht om de inkomenspositie te verbeteren. Wanneer we deze toetsing zouden uitbreiden, bijvoorbeeld met een altijd ook een (keukentafel)gesprek waarin de gehele situatie wordt besproken met de aanvrager van de IIT, dan kost dit naar schatting € 1,1 miljoen extra. We gaan hierbij uit van een tijdsinvestering van gemiddeld 150 minuten per persoon door een medewerker van Wenl op schaalniveau 9, dit is inclusief overhead, no show, administratie en uitwerkingstijd.

### **De wethouder komt voor raadsbehandeling terug op de vraag op welke basis er een uitzondering binnen de IIT kan worden gemaakt.**

Artikel 36 van de Participatiewet stelt een aantal vaste toekenningscriteria voor de IIT:

- Ouder dan 21 jaar en jonger dan de AOW-leeftijd;
- Langdurig een laag inkomen en geen in aanmerking te nemen vermogen;
- Geen zicht op verbetering van de inkomenspositie, gelet op de krachten en bekwaamheden van de persoon en de inspanningen die zijn verricht om tot inkomensverbetering te komen.

Daarbinnen heeft de gemeente de ruimte om twee toekenningscriteria nader in te vullen, zijnde de inkomensnorm en de duur van het lage inkomen.

In artikel 5 van de Utrechtse verordening staat de hardheidsclausule. Op grond daarvan kan het college afwijken van de door de gemeente ingevulde criteria, wanneer zij van mening is dat afwijzing op grond daarvan kennelijk onredelijk is. Dit betekent dat afwijken alleen kan op basis van hoogte en duur van het lage inkomen en niet op basis van de verdere financiële positie, zoals hoge kosten.

### **De wethouder komt voor raadsbehandeling terug op de vraag of de basis voor berekening van de IIT bedragen, het restpakket is?**

De bedragen van de IIT zijn afgestemd op het tekort dat een huishouden heeft na de uitgaven in het basis- en restpakket. Voor het bepalen van de IIT bedragen is, naast het tekort volgens de Minima effectrapportage, gekeken naar het bedrag dat mensen in het afgelopen jaar vanuit de IIT hebben gekregen en het beschikbare armoedebudget. Daarnaast houden we rekening met de armoedeval, daarom wordt het tekort in de meeste situaties niet geheel aangevuld. Uitgebreide uitleg staat in de Bijlage (Verdieping van het Vervolg Vernieuwing armoedeaanpak op bladzijde 6 en 7).

### **De wethouder komt voor raadsbehandeling terug op het idee van de VVD of het mogelijk is om gekoppeld aan de aanvraag van de IIT de aanvrager een gesprek aan te bieden en daarmee 3 jaar een laag inkomen te beschouwen als een levensgebeurtenis.**

Wij zijn inmiddels met U Centraal in gesprek over uitbreiding van de workshops rondom levensgebeurtenissen en zullen met hen ook bespreken hoe we een aanbod kunnen creëren voor deze levensgebeurtenis. Wij zullen ons in eerste instantie richten op de groep die voor het eerst voor ITT in aanmerking komt. Bij de aanvraag van de IIT kunnen wij mensen wijzen op dit aanbod.

Daarnaast willen we ook voor ondersteuning van mensen in langdurige armoede juist blijven aansluiten bij de bestaande inzet en contactmogelijkheden zoals de wijkcontactdagen. De dienstverlening van Werk en Inkomen is erop gericht om mensen met een uitkering zoveel mogelijk te laten meewerken en meedoen. Activering naar werk is altijd het uitgangspunt in de begeleiding van uitkeringsgerechtigden.

## Burgemeester en Wethouders

Datum 2 december 2016  
Kenmerk 16.509487

### **De wethouder bespreekt met de wethouder van financiën of het mogelijk is bij de berekening van de kwijtschelding rekening te houden met de kosten voor kinderopvang en koppelt indien mogelijk voor raadsbehandeling terug.**

Het is niet mogelijk om dit nog voor 2017 te regelen, omdat de eerste aanslagen al begin januari worden verzonden. Een dergelijke wijziging vereist een aanpassing van de verordening en een wijziging van het kwijtscheldingsproces van de Belastingssamenwerking gemeenten en hoogheemraadschap Utrecht (BghU). Het college informeert de raad in de loop van 2017 of zij voornemens is dit vanaf 2018 aan te passen en hoe het proces eruit ziet.

### **De wethouder komt voor raadsbehandeling terug of het mogelijk is een vorm van second opinion op te zetten binnen de bijzondere bijstand buiten de reguliere bezwaar en beroepsprocedure.**

We hebben op dit moment al de volgende mogelijkheden om buiten bezwaar tot een ander besluit te komen dan (voor)genomen:

- Collegiale toetsing bij twijfel  
Indien een medewerker twijfelt over een te nemen besluit, wordt de aanvraag met een collega besproken. Wanneer de inschatting van de medewerker is dat een maatwerkoplossing nodig, wordt deze collegiale toetsing altijd toegepast.
- Pre-meditation  
Bij ieder besluit van Werk en Inkomen wordt de aanvrager gewezen op de mogelijkheid om telefonisch contact op te nemen over het besluit. Een medewerker van de afdeling bezwaar kijkt dan nog eens naar het besluit en beoordeelt of een herziening nodig is op grond van wat de aanvrager aandraagt. Deze mogelijkheid kunnen mensen benutten voordat ze officieel in bezwaar gaan.

Het invoeren van een second opinion voorafgaand aan ieder besluit zou betekenen dat eerst een voorgenomen besluit wordt verstuurd. Vervolgens moet een termijn worden gesteld waarbinnen de aanvrager kan laten weten of hij behoefte heeft aan een second opinion. Het daadwerkelijke besluit valt pas daarna. Behalve dat dit een forse uitbreiding van de capaciteit van Werk en Inkomen zou vergen, zal ook de snelheid waarmee besluiten worden genomen afnemen.

### **Tot slot**

Indien u tijdens de raadsbehandeling op 8 december instemt met het voorlopig voortzetten van de Individuele inkomenstoeslag, ontvangt u direct na 8 december een gewijzigde Verordening van de Individuele inkomenstoeslag om de besluiten te formaliseren. Wij verzoeken u om versnelde bespreking in de veegcommissie van 15 december en vaststelling in de veegraad van 22 december aanstaande mogelijk te maken. We streven ernaar dat de regeling per 1 januari 2017 in werking kan treden. Daarnaast zal ook de beleidsregel Hoge energiekosten ouderen voor 1 januari 2017 worden ingetrokken als u instemt met het stopzetten van deze regeling, dit is een collegebevoegdheid.

In de hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

## voorstel aan de raad

Opgesteld door	Veiligheid Koningstein, I.I. (Iris)
Kenmerk	16.506681
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 108
Geheim	Nee

---

### **Wijziging Algemene Plaatselijke Verordening (APV) ten behoeve van flexibel cameratoezicht**

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 Artikel 2:5 van de APV en de daarbij behorende toelichting wijzigen conform bijgaand ontwerp-raadsvoorstel.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen

Mr. J.H.C. van Zanen

#### **Conclusie commissie**

##### Toezegging burgemeester:

De burgemeester zegt toe de evaluatie van de pilot extern te laten uitvoeren en informeert de commissie over de evaluatiecriteria (jan. /febr.)

##### Terug in de raad:

De fractie van D66 wenst in de raad terug te komen op de wens om voorafgaand aan de pilot mee te praten over de evaluatiecriteria en overweegt een motie hiertoe.

Status: B

**Bijlages**

Voorstel: Voorstel\_6606

Bijlage: Raadsbesluit + toelichting wijziging APV (1 december 2016)

Bijlage: Raadsbrief\_Pilot flexibel cameratoezicht

Bijlage: pilot flexibel cameratoezicht 2016 - 2017

Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 108

**Eerdere besluitvorming**

Beleidskader cameratoezicht 2014 - 2018 (raadsbesluit 20-11-2014).

**Uitvoering**

De pilot bestaat uit een proef vanaf eind 2016 waarbij het middel flexibel cameratoezicht ingezet wordt in de Utrechtse context. Daarna wordt de inzet in een evaluatie getoetst. Op basis hiervan wordt bekeken hoe hiermee verder gegaan wordt.

Vooraf is nog niet aan te geven hoe vaak of hoe lang het flexibele toezicht wordt ingezet. De proef duurt maximaal één jaar.

## Context

Het Beleidskader Cameratoezicht 2014 – 2018 is in 2014 opgesteld en vastgesteld door de raad. Meerdere malen is gesproken over de technische en wettelijke mogelijkheden om camera's meer flexibel in te zetten. Hoewel dit technisch mogelijk was, was het wettelijk nog niet toegestaan. Er is de toezegging gedaan deze ontwikkelingen te volgen en de raad over nieuwe mogelijkheden te informeren.

Na de aanpassing van de Gemeentewet was het idee om direct beleidsregels te formuleren en die aan de raad voor te leggen. Met een pilot waarin de waarde van het middel in de Utrechtse context getoetst wordt, wordt een tussenstap ingebouwd. De redenen en werkwijze van de pilot worden toegelicht in de raadsbrief (16.506682) en -meer uitgebreid- in het pilotplan 'Flexibel cameratoezicht 2016-2017'. Voor het inzetten van (de pilot van) flexibel cameratoezicht is een wijziging nodig van artikel 2:5 van de Algemene Plaatselijke Verordening.

## Beslispunt

- 1 Artikel 2:5 van de APV en de daarbij behorende toelichting wijzigen conform bijgaand ontwerp-raadsvoorstel.

## Argumenten

- 1.1 Om flexibel cameratoezicht toe te kunnen passen dient de raad de burgemeester hiertoe de bevoegdheid te geven.  
Een pilot flexibel cameratoezicht kan de waarde van dit middel aantonen in de Utrechtse context. De verwachting dat dit middel een toegevoegde waarde heeft is gebaseerd op gegevens uit onderzoek, de vraag uit de wijken en het feit dat ook in Utrecht sprake is van verplaatsende overlast en criminaliteit.
- 1.2 Flexibel cameratoezicht levert tijdwinst op, omdat niet meer voor elke verplaatsing een aparte procedure nodig is.
- 1.3 Flexibel cameratoezicht leidt tot betere beheersing van privacyrisico's: het aanwijzingsbesluit moet worden ingetrokken zodra de inzet van camera's niet langer noodzakelijk is in het belang van de handhaving van de openbare orde

## Kanttekeningen

- 1.1 Na een aanwijzingsbesluit waartegen bezwaar en beroep openstaat kunnen camera's in het aangewezen en kenbaar gemaakte gebied worden verplaatst. Voor de verplaatsing is geen nieuw aanwijzingsbesluit nodig en kan er ook geen bezwaar en beroep tegen worden ingediend.

Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Veiligheid Koningstein, I.I. (Iris)
Kenmerk	16.506681
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 108

---

### **Wijziging Algemene Plaatselijke Verordening (APV) ten behoeve van flexibel cameratoezicht**

besluit

- 1 Artikel 2:5 van de APV en de daarbij behorende toelichting wijzigen conform bijgaand ontwerp-raadsvoorstel.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen



## Wijziging van artikel 2:5 van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2014

---

De raad van de gemeente Utrecht, gelet op het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 29 september 2016;

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

---

### BESLUIT

vast te stellen de volgende wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2014:

#### Artikel 1

Artikel 2:5 van de Algemene Plaatselijke Verordening 2010 en de bij dit besluit gevoegde toelichting van dit artikel worden als volgt gewijzigd:

#### Bestaande tekst

---

##### Artikel 2:5 Cameratoezicht op openbare plaatsen

1. De burgemeester kan overeenkomstig artikel 151c van de Gemeentewet besluiten tot plaatsing van vaste camera's voor een bepaalde duur ten behoeve van het toezicht op een openbare plaats, als bedoeld in artikel 1 van de Wet openbare manifestaties.
2. De burgemeester heeft de bevoegdheid als bedoeld in het eerste lid eveneens ten aanzien van andere voor eenieder openbare plaatsen: openbare parkeerplaatsen of openbare parkeerterreinen

#### Nieuwe tekst

---

##### Artikel 2:5 Cameratoezicht op openbare plaatsen

1. De burgemeester is, indien dat in het belang van de handhaving van de openbare orde nodig is, bevoegd om op basis van artikel 151c van de Gemeentewet voor een bepaalde duur camera's in te zetten ten behoeve van het toezicht op een openbare plaats, als bedoeld in artikel 1 van de Wet openbare manifestaties.
  2. De burgemeester heeft de bevoegdheid als bedoeld in het eerste lid eveneens ten aanzien van andere voor een ieder toegankelijke parkeerplaatsen of parkeerterreinen.
- 

#### Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de 8<sup>e</sup> dag na bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 1 december 2016.

De raad voornoemd,

de griffier,

mr. M. van Hall

de voorzitter,

mr. J.H.C. van Zanen



## Toelichting bij artikel 2:5 van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht betreffende cameratoezicht op openbare plaatsen<sup>1</sup>

### Algemeen

Op grond van artikel 151c van de Gemeentewet kan de gemeenteraad aan de burgemeester bij verordening de bevoegdheid verlenen tot het uitvoeren van cameratoezicht op openbare plaatsen in het belang van de handhaving van de openbare orde. De burgemeester is volgens artikel 172 Gemeentewet primair belast met de handhaving van de openbare orde. De voornaamste grondslag hiervoor is dat het in het belang is van de openbare orde om bij calamiteiten snel en daadkrachtig te kunnen optreden. Omdat de toepassing van cameratoezicht diep kan ingrijpen op de persoonlijke levenssfeer, heeft de wetgever besloten om de toekenning van de bevoegdheid tot het plaatsen van camera's met democratische waarborgen te omkleden. Hiertoe is artikel 151c Gemeentewet in het leven geroepen. De gemeenteraad kan op grond van artikel 151c Gemeentewet de burgemeester bij verordening deze bevoegdheid verlenen, waarbij de gemeenteraad de bevoegdheid van de burgemeester in meer of mindere mate kan inperken door te bepalen tot welke openbare plaatsen en over welke periode de bevoegdheid tot cameratoezicht zich uitstrekt.

### Strekking van de wijziging van artikel 151c van de Gemeentewet

Met ingang van 1 juli 2016<sup>2</sup> is artikel 151c van de Gemeentewet gewijzigd. Geschrapt is het vereiste van toezicht door middel van *vaste* camera's. Daarmee krijgt de burgemeester de mogelijkheid cameratoezicht flexibeler en meer passend bij de actuele noodzaak in te zetten in de publieke ruimte. Het cameratoezicht kan daarmee niet alleen effectiever en doelmatiger, maar ook proportioneel worden ingezet. Immers waar een camera niet meer (zo) nodig is kan deze snel worden verwijderd en bij een opkomend toezichtsknelpunt kan sneller een camera worden geplaatst.

De burgemeester moet –indien hem de bevoegdheid is toegekend– bij uitvoeringsbesluit in ieder geval de duur van de plaatsing bepalen en de gebieden bestaande uit openbare plaatsen aanwijzen.

Gelet op de taak van de burgemeester op het gebied van de openbare orde en om hem in staat te stellen slagvaardig op zich verplaatsende problemen met betrekking tot de openbare orde te kunnen reageren, ligt het voor de hand om de burgemeester een ruime mate van beleidsvrijheid te geven. Bovendien voorkomt dit een doorgaans tijdrovende procedure tot wijziging van de APV bij een gebleken noodzaak om cameratoezicht toe te passen in nieuwe gebieden. De vorm van cameratoezicht waar artikel 151c Gemeentewet op doelt is tot op heden in Utrecht altijd terughoudend toegepast. Landelijke wetgeving brengt hierin geen verandering.

Het kan voorkomen dat beelden worden gemaakt van personen die een pand binnengaan of verlaten. De eigenaren van dergelijke panden zijn aan te merken als belanghebbenden in de zin van de Algemene wet bestuursrecht, evenals bijvoorbeeld degenen die in zo'n pand werken of wonen (huurders) of anderszins regelmatige bezoekers van zo'n pand zijn. Het besluit van de burgemeester tot plaatsing van vaste camera's op een openbare plaats is een besluit waartegen op grond van de Algemene wet bestuursrecht voor

---

<sup>1</sup> Na de wijziging van dit artikel die is vastgesteld bij raadsbesluit van 1 december 2016.

<sup>2</sup> Wet van 23 maart 2016 tot wijziging van de Gemeentewet in verband met de verruiming van de bevoegdheid van de burgemeester tot de inzet van cameratoezicht (Stb 2016, 130)



belanghebbenden de rechtsmiddelen van bezwaar en beroep openstaan. Volgens de memorie van toelichting (Wetsvoorstel 33 582, nr. 3, pag 5) is dat nog steeds het geval indien niet een bepaalde plaats maar een gebied wordt aangewezen. Als voorheen is voor het kunnen gebruiken van een rechtsmiddel het hebben van een gespecificeerd belang een vereiste.

### **Doel van cameratoezicht**

Gemeentelijk cameratoezicht op grond van artikel 151c Gemeentewet mag uitsluitend plaatsvinden voor het handhaven van de openbare orde. Dit begrip omvat ook de algemene bestuurlijke voorkoming van strafbare feiten die invloed hebben op de orde en rust in de gemeentelijke samenleving. Dit hoofddoel laat onverlet dat deze vorm van cameratoezicht ook subdoelen mag dienen. Zo mogen camera's worden gebruikt om de politie en andere hulpdiensten efficiënter en effectiever in te zetten. De preventieve werking van cameratoezicht vergroot bovendien hun veiligheid.

Artikel 151c Gemeentewet, negende lid, biedt de mogelijkheid om de opgenomen beelden te gebruiken voor de opsporing en vervolging van strafbare feiten.

### **Openbare plaats**

De invulling van het begrip openbare plaats uit artikel 151c Gemeentewet is ontleend aan de wetsgeschiedenis van de Wet openbare manifestaties (WOM). Op grond van die wet omvat het begrip openbare plaats, zeer in het algemeen, de plaatsen 'waar men komt en gaat'. In eerste instantie gaat het hierbij om 'de straat' of 'de weg' in de ruime zin des woords, ofwel de wegen die voor eenieder vrij toegankelijk zijn. Maar het begrip omvat nog een aantal andere plaatsen die een met de weg vergelijkbare functie vervullen en daarom als het 'verlengde' van de weg kunnen worden aangemerkt. In de wetsgeschiedenis staan als voorbeelden vermeld: openbare plantsoenen, speelweiden, parken en de voor eenieder vrij toegankelijke gedeelten van overdekte passages, winkelgalerijen, stationshallen en vliegvelden.

Artikel 1 WOM bevat twee criteria om vast te stellen of er sprake is van een openbare plaats:

1. Vereist is dat de plaats 'openstaat voor het publiek'. Dat wil volgens de Memorie van Toelichting (TK 1985-1986, 19427, nr. 3, p. 16) zeggen dat een ieder vrij is om er te komen, te vertoeven en te gaan; dit houdt in dat het verblijf op die plaats niet door de gerechtigde aan een bepaald doel gebonden mag zijn(...). Dat de plaats 'openstaat' betekent voorts dat geen beletsel in de vorm van een meldingsplicht, de eis van voorafgaand verlof of de heffing van een toegangsprijs gelden voor het betreden van de plaats. Op grond van het vorenstaande kunnen bijvoorbeeld stadions, postkantoren, gemeentehuizen, parkeerterreinen, musea, warenhuizen, ziekenhuizen en kerken niet als 'openbare plaatsen' worden aangemerkt.
2. Het openstaan van de plaats dient te zijn gebaseerd op bestemming of op vast gebruik. Deze bestemming kan blijken uit een besluit van de gerechtigde of uit de bedoeling die spreekt uit de inrichting van de plaats. Een openbare plaats krachtens vast gebruik ontstaat wanneer de plaats gedurende zekere tijd wordt gebruikt als had deze die bestemming, en de rechthebbende deze feitelijke toestand gedooft, aldus de Memorie van Toelichting (TK 1985-1986, 19427, nr. 3, p. 16). Een incidentele openstelling van een plaats door de rechthebbende maakt de plaats nog niet tot een openbare plaats in de zin van de WOM. In de WOM (artikel 1, tweede lid) zijn kerken en andere gebouwen, die door de rechthebbende zijn bestemd voor de belijdenis van een geloofsovertuiging, uitgesloten van het begrip openbare plaats. Dit betekent dat het ook krachtens artikel 151c Gemeentewet niet is toegestaan toezichtcamera's te richten op de ingang van dergelijke gebouwen. Indien echter beelden worden gemaakt van een openbare plaats (een straat of plein) waaraan bijvoorbeeld een kerk is gelegen, is het wel toegestaan dat het exterieur van die kerk in beeld komt.



## Particulier eigendom

Bepaalde openbare plaatsen zijn in particulier eigendom. Voorbeelden hiervan zijn de vrijelijk voor het publiek toegankelijke gedeelten van stationsterreinen, stationshallen en sommige winkelpassages. De onderhavige regeling geldt indien gemeenten in het desbetreffende gebied cameratoezicht willen toepassen in het belang van de handhaving van de openbare orde.

Gemeenten kunnen bij openbare plaatsen die in particulier eigendom zijn, zoals bedrijfsterreinen, voor de handhaving van de openbare orde gebruik maken van particuliere camera's en/of het cameratoezicht samen met particulieren uitvoeren. Deze samenwerking moet dan wel voldoen aan de voorwaarden uit artikel 151c Gemeentewet. De NS heeft overigens een eigen publiekrechtelijke bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor de veiligheid en orde in het kader van het op de Spoorwegwet gebaseerde Algemeen Reglement Vervoer (ARV). De toezichtcamera's die NS in de stationshallen en op de perrons heeft geplaatst vallen onder die bevoegdheid.

## Camera's

Artikel 151c Gemeentewet heeft niet langer betrekking op alleen het langdurig plaatsen van vaste camera's op openbare plaatsen voor de handhaving van de openbare orde. Met het begrip vast wordt bedoeld dat de camera's nagelvast moesten zijn bevestigd. Dit bevestigen gebeurt veelal door montage aan gevels of dakranden van gebouwen of op daarvoor geplaatste palen. Met het begrip "vast" wordt niet bedoeld dat camera's een vast ingekaderd beeld weergeven. Het gebruik van de camera's kan dynamisch zijn, dat wil zeggen dat de observatiehoek en de grootte van de observatiehoek op afstand kan worden ingesteld (pendelen/in- en uitzoomen). Evenmin is er een beperking voor interactieve toepassingen, zoals het gebruik van noodknoppen en de mogelijkheid om vanuit de centrale burgers op hun gedrag toe te spreken. Tot 1 juli 2016 kon uitsluitend op de wijze omschreven in artikel 151c Gemeentewet worden besloten tot langdurige plaatsing van vaste camera's ten behoeve van de handhaving van de openbare orde.

Ander gebruik van camera's ten behoeve van de handhaving van de openbare orde en veiligheid dan het hiervoor bedoelde vaste en langdurige gebruik, werd door de regeling onverlet gelaten. Hierbij moet met name gedacht worden aan kortstondig en/of mobiel cameragebruik bij evenementen, rellen en grootschalige ordeverstoringen. In die gevallen, waarbij steeds een concrete aanleiding bestaat, kan de bevoegdheid tot cameragebruik worden ontleend aan artikel 2 3 van de Politiewet 1993.

Doordat de vaste plaatsing van camera's een wettelijk vereiste was, kon met behulp van cameratoezicht minder snel worden gereageerd op zich snel aandienende en zich verplaatsende overlast / verstoringen van de openbare orde. Daarom is nu in de wet de mogelijkheid opgenomen om camera's in door de burgemeester aan te wijzen gebieden flexibel in te zetten. De begrenzing van het gebied waarin door middel van camera's toezicht wordt gehouden moet door middel van borden worden aangegeven. Binnen dit gebied is het dan mogelijk om camera's te verplaatsen zonder dat per camera een specifiek plaatsingsbesluit vereist is.

## Proportionaliteit en subsidiariteit

Het uitvoeren van cameratoezicht op openbare plaatsen moet noodzakelijk zijn voor de handhaving van de openbare orde. Het cameratoezicht moet evenredig zijn in relatie tot het doel (proportionaliteit) en er moet worden gezien of dit doel, i.c. de handhaving van de openbare orde, niet op een minder ingrijpende wijze kan worden geëffectueerd (subsidiariteit). De noodzakelijkheid van cameratoezicht voorafgaand aan de plaatsing van camera's zal steeds onder de loep moeten worden genomen op basis van een politieanalyse van de veiligheidssituatie in het betreffende gebied waarbij beoordeeld moet worden of cameratoezicht niet een te zwaar middel is en waarbij cameratoezicht een onderdeel vormt van een pakket aan maatregelen en waarbij



**Gemeente Utrecht**

afspraken zijn gemaakt over o.a. de doelstellingen, andere maatregelen, de duur van het project, live uitkijk uren, opvolging en evaluatie.

De eisen van proportionaliteit en subsidiariteit verlangen dat periodiek moet worden beoordeeld of de doelstelling(en), die aan het plaatsen van de camera's ten grondslag hebben gelegen, zijn gerealiseerd en of er nog langer een noodzaak bestaat voor cameratoezicht. Daarom geldt op grond van artikel 151c Gemeentewet dat de plaatsing van de camera's geschiedt voor een bepaalde duur. Na het verstrijken van deze termijn kan het cameratoezicht, bij gebleken noodzaak, worden verlengd. Maar ook kan een aangewezen gebied worden vergroot, verkleind of gewijzigd. Het ligt daarom voor de hand om voorafgaand aan een eventuele verlenging van de duur een evaluatie te laten plaatsvinden.

### **Kenbaarheid**

In artikel 151c, zesde lid Gemeentewet is vastgelegd dat het gebruik van camera's kenbaar moet zijn. Burgers moeten in elk geval in kennis worden gesteld van de mogelijkheid dat zij op beelden kunnen voorkomen zodra zij het gebied betreden dat valt binnen het bereik van de camera's. Aan het kenbaarheidvereiste moet niet alleen worden voldaan als er beelden worden vastgelegd, maar ook als sprake is van monitoring en er dus geen opnames worden gemaakt. Door het goed zichtbaar plaatsen van borden, waarop wordt aangegeven dat in het betrokken gebied met camera's wordt gewerkt, kan het publiek op deze mogelijkheid worden geattendeerd. Overigens houdt het kenbaarheidvereiste niet in dat camera's altijd zichtbaar moeten zijn of dat de burgers op de hoogte moeten worden gesteld van de precieze opnametijden. In artikel 441b van het Wetboek van strafrecht is de niet-kenbare toepassing van cameratoezicht op voor het publiek toegankelijke plaatsen strafbaar gesteld. In de gebieden waar in Utrecht sprake is van cameratoezicht in het belang van de handhaving van de openbare orde worden burgers door middel van bebording op het feit gewezen dat men zich in een gebied met cameratoezicht bevindt of dit betreedt. Daarnaast wordt hieraan ook aandacht besteed door berichtgeving in de media en/of informatieavonden.

### **Beperking van het recht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer**

Toepassing van cameratoezicht kan een beperking van het grondrecht op eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer zoals neergelegd in artikel 10 Grondwet, artikel 8 Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en Fundamentele Vrijheden (EVRM) en artikel 17 Internationale Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten inhouden. In de Memorie van Toelichting bij het oorspronkelijke wetsvoorstel Cameratoezicht op openbare plaatsen is hier uitgebreid aandacht aan besteed (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29440, nr. 3, blz. 13, 14). In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel waarmee flexibel cameratoezicht mogelijk wordt gemaakt (Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, nr. 33 582, nr. 3), wordt in paragraaf 5.1 uitgebreid stil gestaan bij de privacy aspecten en is in de paragrafen 5.3 en 5.4 een beschouwing opgenomen over de verhouding van cameratoezicht tot artikel 8 van het EVRM respectievelijk artikel 10 van de Grondwet, het Dataproductieverdrag en de Wet politiegegevens. De conclusie blijft dat voor cameratoezicht een wettelijke grondslag vereist is. Deze wettelijke grondslag wordt thans geboden in artikel 151c Gemeentewet, waarbij de in dit artikel opgenomen criteria voldoende waarborgen moet bieden. Bij de daadwerkelijke uitvoering dient cameratoezicht noodzakelijk te zijn in het belang van de handhaving van de openbare orde. Dat betekent dat voldaan moet zijn aan de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit. Zo dient voorafgaand aan een besluit tot cameratoezicht aan de hand van een politieanalyse van de veiligheid in een bepaald gebied te worden beoordeeld of cameratoezicht een proportioneel instrument is in relatie tot het beoogde doel en of dat doel niet op een andere minder ingrijpende wijze kan worden gerealiseerd. Cameratoezicht dient onderdeel uit te maken van een pakket aan maatregelen. Alleen voor de bestrijding van kleine overtredingen is het een te zwaar instrument. Voorafgaand aan een verlenging van de duur van cameratoezicht in een bepaald gebied dient een evaluatie plaats te vinden.



## **Privacyregime**

De registratie van de beelden die met cameratoezicht ter handhaving van de openbare orde worden gemaakt valt onder de Wet politiegegevens. Hiertoe is het Privacyreglement Cameratoezicht gemeente Utrecht vastgesteld dat is aangemeld bij het College bescherming persoonsgegevens.

## **Bewaartermijn gemaakte beelden**

Op grond van het negende lid van artikel 151c Gemeentewet mogen de gemaakte beelden voor een maximale termijn van vier weken worden bewaard. Dit om het preventieve karakter van cameratoezicht (het voorkomen van ordeverstoringen) te versterken. De wetenschap dat opsporing mogelijk is, kan personen ervan weerhouden strafbare feiten te plegen of anderszins de orde te verstoren op de plaatsen waar cameratoezicht wordt toegepast. Gunstig neveneffect is dus dat de beelden kunnen worden verstrekt ten behoeve van de opsporing van een gepleegd strafbaar feit.

## **Besluit cameratoezicht op openbare plaatsen**

Op grond van artikel 151c, tiende lid Gemeentewet worden nadere regels gesteld om de goede uitvoering van het cameratoezicht te waarborgen. Deze regels hebben betrekking op:

- de camera's en andere technische hulpmiddelen benodigd voor het toezicht, bedoeld in het eerste lid van artikel 151c Gemeentewet, en de wijze waarop deze hulpmiddelen worden aangebracht;
- de personen belast met of anderszins direct betrokken bij de uitvoering van het toezicht;
- de ruimten waarin de waarneming of verwerking van door het toezicht vastgelegde beelden plaatsvindt.

In november 2005 stelde het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) het certificatieschema Cameratoezicht Openbare Plaatsen vast. Het certificatieschema bestaat uit een beoordelingsrichtlijn voor camera-systemen en een beoordelingsrichtlijn voor toezichtcentrales. Met het certificatieschema wordt invulling gegeven aan wettelijke bepalingen over cameratoezicht op openbare plaatsen.

## **Andere voor een ieder toegankelijke plaats**

De gemeenteraad heeft op grond van artikel 151c, eerste lid Gemeentewet de bevoegdheid om ook andere plaatsen, die zonder enige vorm van beperking voor het publiek toegankelijk zijn, aan te wijzen als openbare plaats en zo onder de reikwijdte van de wet te brengen. Het gaat dan om plaatsen, zoals parkeerterreinen, die vanwege het doelgebonden verblijf niet onder de definitie van openbare plaats uit de Wet openbare manifestaties (WOM) vallen. De wetgever heeft hiermee beoogd dat gemeenten snel kunnen inspelen op gebleken lokale behoeften. Het uitgangspunt blijft te allen tijde dat het cameratoezicht noodzakelijk moet zijn met het oog op de handhaving van de openbare orde. In het tweede lid wordt dan ook bepaald om dezelfde bevoegdheid als in het eerste lid aan de burgemeester te verlenen met dien verstande dat het moet gaan om andere voor eenieder toegankelijke plaatsen, zoals openbare parkeerplaatsen of parkeerterreinen.

Gemeenteraad Utrecht



<b>Behandeld door</b>	I.I. Koningstein	<b>Datum</b>	16 september 2016
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 28 69887	<b>Ons kenmerk</b>	16.506682
<b>E-mail</b>	i.koningstein@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Pilot flexibel cameratoezicht
<b>Bijlage(n)</b>	– Plan Pilot flexibel cameratoezicht		

<b>Uw kenmerk</b>	<b>Verzonden</b>
<b>Uw brief van</b>	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte dames en heren,

Op 5 april jl. ontving u een brief over het Uitvoeringsplan Cameratoezicht 2016 (16.502494). Hierin werd de invoering van de wet flexibel cameratoezicht per 1 juli aangekondigd. Er is toegezegd dat u hierover later geïnformeerd zou worden, mede omdat het toepassen van flexibel cameratoezicht een aanpassing van het Beleidskader Cameratoezicht noodzakelijk maakt. Tijdens de bespreking van het beleidskader in 2014 is meerdere malen gesproken over de technische en wettelijke mogelijkheden om camera's meer flexibel in te zetten. Technisch was dit mogelijk was, wettelijk nog niet.

Hoewel geen aanpassing van het beleidskader wordt voorgesteld, ben ik wel voornemens om een pilot flexibel cameratoezicht uit te voeren. Een pilot waarin de waarde van het middel flexibel cameratoezicht in Utrecht getoetst wordt, ter voorbereiding van een eventuele aanpassing van het beleidskader.

Wel dient de APV gewijzigd te worden om de pilot mogelijk te maken, in lijn met de wijziging van artikel 151c van de Gemeentewet (Cameratoezicht). Nu is op grond van de APV alleen vast cameratoezicht mogelijk. Ten aanzien van het (huidige) 'vaste' cameratoezicht verandert niets aan het beleid, de toetsing en de werkwijze.

### Nieuwe wetgeving

Camera's waren niet snel inzetbaar, ze moesten nagelvast bevestigd worden. Dit knelpunt is door gemeenten bij het rijk aangekaart met nieuwe wetgeving tot gevolg. In de nieuwe wet krijgen burgemeesters de bevoegdheid om camera's flexibel in te zetten bij de aanpak van zich verplaatsende overlast en criminaliteit. Voorts mag de burgemeester een gebied aanwijzen waar het cameratoezicht plaatsvindt.

### Redenen voor een pilot

Hoe het middel in de Utrechtse context werkt, kan blijken uit een pilot. Een reden voor de pilot is dat in de Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht Utrecht (DSP-groep, 2013) werd aangegeven dat meer flexibiliteit een meerwaarde voor de Utrechtse aanpak zou zijn. Verder blijkt uit een analyse van veiligheidscijfers dat ook in Utrecht sprake is van verplaatsende overlast en criminaliteit. In het Integraal Veiligheidsplan zijn onder andere de delicten straatroof, woninginbraak en jongerenoverlast als speerpunt benoemd. Uit onderzoek blijkt dat cameratoezicht een bijdrage kan leveren aan de

aanpak van deze delicten. Wanneer het toezicht flexibel is, kan sneller worden ingespeeld op een plotselinge piek van deze problemen. Tot slot is door de gebiedsmanagers veiligheid aangegeven dat zij dit middel als waardevolle aanvulling zien op de huidige situatie.

Zij haalden diverse voorbeelden aan, zoals de overlast- en criminaliteitspiek op de Vasco da Gamalaan (Zuidwest) in de zomer van 2015, de autokraakhoos in Transwijk (Zuidwest) in oktober vorig jaar, de onrust tijdens de afgelopen jaarwisseling in Overvecht op diverse locaties, het vele zakkenrollen in Zuilen (Noordwest) begin dit jaar en het grote aantal woninginbraken in februari in de Fruitbuurt (Noordwest). Ten slotte zijn er verschillende wijken waar (een serie) autobranden hebben plaatsgevonden. Wanneer dit speelt in een beperkt gebied, kan flexibel cameratoezicht een bijdrage leveren in de aanpak.

### **Werkwijze**

Wanneer een gebied voldoet aan de criteria voor de pilot kan een aanvraag worden ingediend. Voor vast toezicht moet sprake zijn van 'langdurige verstoring van de openbare orde'. Bij flexibel toezicht kan het om een recente verstoring gaan zoals in een inbraakgolf, of een te verwachten verstoring, zoals autobranden in de nieuwjaarsnacht.

De aanvraag wordt getoetst aan de hand van de gegevens uit de dagmonitor en meldingen bij gemeente en politie. In de driehoek wordt de noodzaak van de aanvraag besproken. Daarna volgt een 0-meting van de veiligheidssituatie, een schouw en het uitwerken van het cameraplan voor de locatie. De burgemeester wijst het gebied aan waar het toezicht mag plaatsvinden en publiceert dit besluit. Omwonenden, overige betrokkenen, college en raad worden hierover geïnformeerd. Daarna worden camera's en borden geplaatst. Als het nodig is kunnen camera's verplaatst worden binnen het aangewezen gebied.

De minimale of maximale duur van de inzet is op dit moment moeilijk te bepalen. Voorlopig wordt uitgegaan van een periode van maximaal drie maanden per locatie. De praktijk moet uitwijzen of dit lang genoeg is voor een substantiële bijdrage of juist te lang om het impulseffect, het zichtbaar kort en krachtige signaal, te behouden.

De techniek vormt geen beperking voor de duur van de inzet. De camera's kunnen meestal binnen één à twee dagen op een locatie operationeel zijn.

Na de inzet worden de camera's weggehaald en wordt de inzet geëvalueerd. De pilot vindt plaats in een periode van maximaal één jaar en start in december 2016. De flexibele camera's worden alleen ingezet wanneer daar noodzaak voor is.

Voor de proefperiode wordt gebruik gemaakt van extra camera's naast de (huidige) 78 vaste camera's. Uit het uitvoeringsplan van mei jl. bleek dat alle camera's effectief worden ingezet, of verplaatst worden naar een plek waarvan de verwachting is dat zij daar meer bijdragen aan de veiligheid. Na de pilot wordt op basis van een evaluatie bepaald hoe hiermee verder gegaan wordt.

Omdat de inzet gericht is op actuele problemen, is nu nog niet aan te geven waar de drie extra camera's tijdens de pilot worden ingezet. Wel is het aannemelijk dat de inzet een bijdrage kan leveren aan de aanpak bij de komende jaarwisseling en daarna mogelijk aan het Donkere Dagen Offensief.

### **Kosten**

De kosten voor de pilot bedragen ongeveer € 40.000,- en worden betaald uit het programma Veiligheid. De middelen voor cameratoezicht zijn opgenomen in de Begroting 2017, bij het programma Veiligheid onder de doelstelling voorkomen en bestrijden van incidenten en verstoring openbare orde.

**APV**

Het voorstel is artikel 2:5 van de APV en de daarbij behorende toelichting over cameratoezicht te wijzigen conform bijgaand ontwerp-raadsvoorstel. De strekking hiervan is dat de raad de bevoegdheid verleent aan de burgemeester tot plaatsing van camera's in het belang van de handhaving van de openbare orde voor een bepaalde duur ten behoeve van het toezicht op een openbare plaats (als bedoeld in Wet Openbare Manifestaties) en op openbare parkeerplaatsen/terreinen. Het verschil met de huidige bepaling is dat het toezicht niet langer nagelvast hoeft te zijn.

Over het aanwijzen van een nieuw gebied en van de resultaten na afloop van de pilot zal ik u tijdig informeren.

Met vriendelijke groet,

J.H.C. van Zanen

# Pilot flexibel cameratoezicht 2016 – 2017

September 2016

**uitgave**

Veiligheid  
Gemeente Utrecht  
030 – 286 00 00

**internet**

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

**informatie**

I.I. Koningstein  
[i.koningstein@utrecht.nl](mailto:i.koningstein@utrecht.nl)

September 2016

# Samenvatting

Deze notitie gaat over de pilot flexibel cameratoezicht.

In Utrecht bestaat al langer de wens om camera's flexibeler in te kunnen zetten. Per 1 juli 2016 hebben gemeenten de mogelijkheid om dit te doen. De wet is hiertoe aangepast, mede op het verzoek van gemeenten. Dit is de aanleiding een pilot te starten.

Flexibel cameratoezicht is een middel dat gebruikt kan worden bij de aanpak van zich verplaatsende overlast en criminaliteit, altijd als onderdeel van een plan van aanpak.

Het toepassen van flexibele camera's is een nieuwe mogelijkheid die niet in het Beleidskader Cameratoezicht is opgenomen. Om het middel te kunnen toepassen dient de APV te worden aangepast.

De pilot bestaat uit een proef vanaf eind 2016 waarbij het middel flexibel cameratoezicht ingezet wordt in de Utrechtse context. Daarna wordt de inzet in een evaluatie getoetst. Op basis van de uitkomsten van de pilot, wordt het vervolg bepaald.

Cameratoezicht blijft een uiterst middel in een pakket aan maatregelen. Vooraf is nog niet aan te geven hoe vaak of hoe lang het flexibele toezicht wordt ingezet. De proef duurt maximaal één jaar. De kosten hiervan worden betaald uit het budget Cameratoezicht en bedragen maximaal € 40.000,- (lease camera's, verplaatsings- en verbindingskosten en evaluatie).

## Inleiding

Uit de evaluatie gemeentelijk cameratoezicht Utrecht 2013<sup>1</sup> blijkt dat vaste camera's een waardevolle aanvulling zijn op een pakket aan maatregelen. Dit beeld wordt in het jaarlijkse Uitvoeringsplan Cameratoezicht onderschreven.

Camera's zijn echter niet snel inzetbaar voor bestrijding van zich verplaatsende overlast en criminaliteit. Dit knelpunt is door gemeenten bij het rijk aangekaart met nieuwe wetgeving tot gevolg.

In maart 2016 is door de Eerste Kamer de wet Flexibel cameratoezicht aangenomen. Hiermee krijgt de burgemeester per 1 juli 2016 de bevoegdheid om camera's flexibel in te zetten bij de aanpak van zich verplaatsende overlast en criminaliteit. Verder mag de burgemeester een gebied aanwijzen waar het cameratoezicht plaatsvindt. Nu gebeurt dat op gedetailleerd niveau, tot op delen van straten.

Flexibel cameratoezicht onderscheidt zich van vast cameratoezicht in systeem, tijd en proces (zie bijlage 1).

De camera zelf is gelijk, maar deze is overal te plaatsen bijvoorbeeld op een aanhanger of in een lantarenpaal, stroom gaat via een tijdelijke voorziening en de beelden worden wireless verzonden. Vaste camera's zijn nagelvast geplaatst qua locatie, stroomtoevoer en (meestal) dataverzending. Door dit verschil zijn flexibele camera's sneller ergens te plaatsen en ook weer weg te halen, in het gunstigste geval al binnen een dag. Het aanvragen vast cameratoezicht gebeurt in het in het uitvoeringsplan. Het aanvragen van flexibel cameratoezicht doorloopt een ander, korter proces zoals omschreven in dit plan. Bij beide volgt een aanwijzingsbesluit.

Flexibel cameratoezicht op grond van de gemeentewet is een nieuw middel. Op grond van de politiewet konden al kortstondig camera's worden ingezet bij evenementen of bij plotselinge ernstige verstoringen van de openbare orde. Bij een kortstondige (verwachting van) verstoring van de openbare orde blijft inzet op grond van de politiewet van kracht. Bij aanhoudende én verplaatsende overlast of criminaliteit kan flexibel cameratoezicht worden ingezet. Wanneer problemen in een gebied aanhouden, kan afgewogen worden of wordt overgegaan op vast cameratoezicht.

In dit plan komen de volgende onderwerpen aan bod:

1. Context
2. De waarde van flexibel cameratoezicht in de Utrechtse context
3. Voor- en nadelen van flexibel cameratoezicht
4. Toelichting op de pilot
5. Wat betreft de pilot niet?

---

<sup>1</sup> *Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht Utrecht 2013, DSP-groep*

# 1. Context

## *Beleidskader*

Het Beleidskader Cameratoezicht 2014 – 2018 is in 2014 opgesteld en vastgesteld door de raad. Tijdens de bespreking in de commissie Mens en Samenleving en de raad is meerdere malen gesproken over de technische én wettelijke mogelijkheden om camera's meer flexibel in te zetten. Hoewel dit technisch mogelijk was, was het wettelijk nog niet toegestaan. Er is de toezegging gedaan deze ontwikkelingen te volgen en de raad over nieuwe mogelijkheden te informeren.

Na de aanpassing van de wet was het idee om direct beleidsregels te formuleren en die aan de raad voor te leggen. Met deze pilot waarin de waarde van het middel in de Utrechtse context getoetst wordt, wordt een tussenstap ingebouwd. Wanneer uit de pilot blijkt dat flexibel cameratoezicht effectief is, worden beleidsregels uitgewerkt en voorgelegd.

De pilot volgt de inhoudelijke lijn van het vastgestelde beleidskader.

## *Uitvoeringsplan*

In mei 2016 verscheen het Uitvoeringsplan 2016. Hierin staat de toetsing om de effectiviteit van de vaste camera's te verbeteren. Uit die toetsing bleek dat de geplaatste camera's voldoen aan de gestelde criteria: een uiterst middel als onderdeel van een pakket aan maatregelen in een gebied waar veiligheidscijfers van criminaliteit en overlast boven het stads- en wijkgemiddelde liggen. Acht camera's werden verplaatst naar plekken waarvan de verwachting op basis van de toetsing was dat zij op een nieuwe locatie meer bijdragen aan de veiligheid.

## *Vast cameratoezicht in Utrecht*

Vaste camera's worden gebruikt voor statisch en langdurig toezicht met als doelen:

- primair: handhaving van de openbare orde, inclusief het voorkomen van strafbare feiten, die invloed hebben op de orde en rust in de samenleving;

- secundair: efficiënter inzet van politie en andere diensten (buitengewoon opsporingsambtenaren, brandweer etc), een preventieve werking, het bevorderen van het gevoel van veiligheid.

Er zijn criteria vastgesteld waaraan een gebied moet voldoen om in aanmerking te komen voor cameratoezicht, namelijk:

- Europese richtlijnen: maatschappelijke behoefte, proportionaliteitsbeginsel en subsidiariteitsbeginsel;

- Aanvullende Utrechtse criteria: probleemanalyse, pakket aan maatregelen, afspraken over opvolging en periodieke evaluatie;

- Criteria per gebied, gericht op de aard van het gebied en het specifieke doel van cameratoezicht in dit gebied.

In de evaluatie die betrekking had op vast cameratoezicht, staat: 'Ook in Utrecht bestaat behoefte aan een flexibeler inzet van camera's. Net als in andere gemeenten blijkt namelijk dat veel camera's die eenmaal zijn geplaatst vaak langer blijven hangen dan vooraf werd gedacht. Tijdelijke camera's zouden echt tijdelijk moeten worden, is de mening van veel betrokkenen waar wij mee spraken voor dit onderzoek.'

Dit leidt in de conclusie tot de aanbeveling:

### *'Meer maatwerk*

*Alle cameragebieden krijgen nu feitelijk dezelfde aanpak. Tijdelijk cameratoezicht in de wijken werkt echter fundamenteel anders dan langdurig cameratoezicht in de binnenstad. In de wijken is het doel om de camera's kortstondig in te zetten om op die manier problemen die opkomen snel de kop in te*

*kunnen drukken en mensen een veiliger gevoel te geven. Het moet een zichtbaar 'kort en krachtig' signaal voor de bewoners en ondernemers zijn. Na een jaar zouden de camera's naar een andere locatie moeten verhuizen.'*

Wettelijk was het op dat moment nog niet mogelijk om flexibel, kortstondig cameratoezicht in te zetten. De nieuwe wetgeving biedt die mogelijkheid wel.

## 2. De waarde van flexibel cameratoezicht in de Utrechtse context

Cameratoezicht kan een waardevol, uiterst middel in een pakket van maatregelen zijn.

Flexibel cameratoezicht heeft een meerwaarde bij de aanpak van zich verplaatsende overlast en criminaliteit. Daarom is een beeld van de Utrechtse overlastproblematiek en criminaliteit van belang en of locaties vaak wisselen.

### *Effectiviteit van cameratoezicht*

Onderzoek<sup>2</sup> heeft uitgewezen bij welke incidenten te verwachten is dat cameratoezicht effect heeft.

'Het is niet aannemelijk dat cameratoezicht effect heeft op alle vormen van criminaliteit en overlast.

Denk bijvoorbeeld aan huiselijk geweld of burenruzies. Daarom is een selectie gemaakt van een aantal incidenttypen waarvan verwacht mag worden dat cameratoezicht daar effect op kan hebben.'

Een aantal van die incidenten is als speerpunt benoemd in het Integraal Veiligheidsplan (IVP):

straatroof, woninginbraak en jongerenoverlast en -criminaliteit.

Voor deze incidenten kan, in lijn met het beleidskader, flexibel cameratoezicht worden ingezet. Bij andere incidenten moet worden afgewogen of het toezicht een meerwaarde heeft.

### *Veiligheidscijfers*

Om het bestaan van 'verplaatsende overlast en criminaliteit' te onderzoeken is een vergelijking gemaakt van veiligheidscijfers tussen het laatste kwartaal van 2015 met het eerste kwartaal van 2016 (om gebruik te maken van vrij recente cijfers) voor de wijken Binnenstad en Vleuten de Meern (de wijken met absoluut de meeste en minste incidenten in 2015) voor de incidenten jeugdoverlast en woninginbraak (incidenten waarbij de verwachting is dat cameratoezicht daar effect op heeft, de één meer subjectief, de ander een high impact crime). Deze vergelijking is herhaald voor meerdere periodes, wijken en delicten en laat een vergelijkbaar beeld zien. Op een aantal locaties blijven incidenten zich voordoen maar ook veel plekken verschillen in de twee perioden. Dit zegt nog niets over de noodzaak of toegevoegde waarde van cameratoezicht in deze gebieden, het laat wel zien dat ook in Utrecht sprake is van zich verplaatsende overlast en criminaliteit.

De kaartjes zijn in verband met de herleidbaarheid van incidenten niet opgenomen maar wel beschikbaar bij eenheid Veiligheid.

### *Vraag in de wijk*

Gemeenten hebben het rijk om aangepaste wetgeving gevraagd mede op basis van signalen van diverse professionals in de stad. Als aanspreekpunt in de wijk op het terrein van veiligheid zijn gebiedsmanagers veiligheid goed geïnformeerd over kortdurende en langdurende problemen in hun wijk. Zij hebben contact met diverse partners, bewoners en ondernemers. Zij volgen het veiligheidsbeeld in de dagmonitor, een actuele veiligheidsrapportage van de politie, en met andere veiligheidscijfers over de lange termijn.

---

<sup>2</sup> *Evaluatie cameratoezicht Amsterdam 2011, DSP-groep*

Voor gebieden waar problemen aanhouden, ontwikkelen zij in samenwerking met politie en andere veiligheidspartners een plan van aanpak of buurtaanpak. Afhankelijk van de precieze problemen wordt een mix aan maatregelen ingezet. Denk hierbij aan extra toezicht door politie of toezichthouders, inzet door jongerenwerk en fysieke maatregelen als snoeien of extra verlichting. Op de vraag of in hun ogen flexibele camera's een meerwaarde hebben in hun plannen van aanpak werd aangegeven dat dit het geval is.

Door de gebiedsmanagers wordt erop gewezen dat de uitstraling van het snel kunnen inzetten van deze maatregel bijdraagt aan het vergroten van het publiek vertrouwen en daarmee het veiligheidsgevoel in de wijk. Het biedt extra handelingsperspectief.

Zij haalden diverse voorbeelden aan, zoals de overlast- en criminaliteitspiek op de Vasco da Gamalaan (Zuidwest) in de zomer van 2015, de autokraakhoos in Transwijk (Zuidwest) in oktober vorig jaar, de onrust tijdens de afgelopen jaarwisseling in Overvecht op diverse locaties, het vele zakkenrollen in Zuilen (Noordwest) begin dit jaar en het grote aantal woninginbraken in februari in de Fruitbuurt (Noordwest). Er zijn verschillende wijken waar een serie autobranden heeft plaatsgevonden. Wanneer dit speelt in een beperkt gebied, kan flexibel cameratoezicht een bijdrage leveren in de aanpak.

Het aanpakken van verplaatsende overlastgevende en criminele jeugdgroepen wordt dus genoemd als probleem waarvoor zij het middel willen inzetten. Flexibel cameratoezicht kan dan worden ingezet op plekken waar problematiek speelt waarop direct moet worden ingespeeld en waarvoor vast cameratoezicht een te zware maatregel is. Ze organiseren hiermee tijdelijk extra toezicht in de wijk om problemen die opkomen de kop in te drukken. Verder kan het bijdragen om overlast en overlastveroorzakers goed in beeld te krijgen zodat nauwkeuriger verdere acties kunnen worden bepaald en ingezet.

Ook bij autokraken en woninginbraken is sprake van verplaatsende hotspots. Flexibel cameratoezicht kan een bijdrage leveren aan het beter in beeld krijgen van de feitelijke situatie. Zo kunnen met partners gerichte maatregelen genomen worden in aanvulling op het plan van aanpak. De camera's hebben verder een korte periode een preventieve werking.

### 3. Voor- en nadelen van flexibel cameratoezicht

#### *Voordelen*

- Het is een open deur, maar een groot voordeel dat toch benoemd moet worden, is dat de inzet flexibel is. Bij een nieuwe aanvraag van cameratoezicht is vooraf het precieze gebied of waar incidenten precies plaatsvinden niet altijd goed te bepalen. Er vinden verschuivingen plaats of zijn er ontwikkelingen in het gebied. Te denken valt aan herinrichting van de openbare ruimte, bouw of sloop, het veranderen van horecaconcepten en daarmee van bezoekersstromen of het veranderen van detailhandel en daarmee een nieuwe favoriete ontmoetingsplek voor (hang)jongeren.
- Verder betreft het een nieuwe mogelijkheid voor de specifieke aanpak van problemen, namelijk *verplaatsende* overlast en criminaliteit. Voorheen was het inzetten van cameratoezicht hierbij niet mogelijk, omdat het te lang duurt voordat het cameratoezicht

gerealiseerd is, het niet eenvoudig weggehaald kan worden en de kosten relatief hoog zijn. Het toezicht kan meebewegen met criminaliteit en overlast.

- Ander bijkomend voordeel is de snelheid en relatieve eenvoud waarmee het cameratoezicht gerealiseerd, verplaatst en verwijderd kan worden. Flexibel cameratoezicht levert hierdoor tijdswinst en lagere kosten op. Wanneer problematiek dreigt te escaleren, kan het middel snel worden ingezet, waar dit eerst niet mogelijk was. Dit kan al binnen één of twee dagen. Ook hoeft niet meer voor elke verplaatsing binnen het aangewezen gebied een aparte procedure te worden gevolgd. De burgemeester wijst een gebied aan waarbinnen de camera's kunnen worden geplaatst of verplaatst.
- Doordat het middel sneller ingezet kan worden, zien bewoners dat maatregelen vlot worden toegepast. Dit draagt bij aan het publiek vertrouwen, wat het veiligheidsgevoel ten goede komt. Ook kunnen de camera's sneller weer worden weggehaald.
- Eén van de criteria is de proportionaliteit van het cameratoezicht. Door gebruik te maken van flexibel, en dus van tijdelijk toezicht, is het middel proportioneel minder zwaar.

#### *Nadelen*

- Bij de voordelen is de te verwachten tijdswinst en kostenbesparing benoemd. Gebieden flexibel aanwijzen vraagt echter keer op keer inzet in verband met het zorgvuldig afwegen van de criteria en de (voorbereidende) werkzaamheden om het toezicht te realiseren en af te bouwen.  
Het zelfde geldt voor de te verwachten kosten. Aan iedere (ver)plaatsing zijn kosten verbonden. Verder zijn er kosten gemoeid met lease of aanschaf van flexibele camera's (zie Kosten).
- Het weghalen van camera's stuit vaak op verzet. Partners en bewoners vrezen voor de terugkeer of het verergeren van problemen wanneer de camera's weggehaald worden. Bij flexibel toezicht is het zo dat de camera's weg gaan, ook al zijn problemen niet (volledig) opgelost. Het is de afspraak dat het een tijdelijke impuls is voor zich verplaatsende overlast en criminaliteit. Mocht er sprake zijn van een hardnekkig en langdurig probleem dan kan vast cameratoezicht overwogen worden.
- Landelijk en ook in Utrecht leeft de wens om niet meer maar juist minder regels op te stellen. Het toepassen van flexibel toezicht gaat echter gepaard met het opstellen extra werkafspraken en later mogelijk beleid. Deze extra werkafspraken zullen te zijner tijd op basis van de evaluatie worden ingebed in het bestaande beleidskader cameratoezicht.
- Het waarborgen van privacy is een belangrijke thema bij cameratoezicht. Met de vergaarde gegevens wordt zorgvuldig omgegaan, net als bij het vaste cameratoezicht. De Autoriteit Persoonsgegevens is gevraagd om deze pilot te volgen en beoordelen.

## 4. Toelichting op de pilot

### *Doelen en criteria*

Net als vast cameratoezicht is flexibel toezicht een schaars en uiterst middel. De doelen en criteria die hiervoor gelden zijn aan elkaar gelijk (zie het beleidskader).

Bij de criteria wordt voor de pilot bij de probleemanalyse een extra type incident gevoegd. Voor vast toezicht moet sprake zijn van 'langdurige verstoring van de openbare orde'. Bij flexibel toezicht kan het om een recente verstoring gaan zoals in een inbraakgolf, of een te verwachten verstoring, zoals autobranden in de nieuwjaarsnacht.

### *Werkwijze*

Wanneer een gebied voldoet aan de criteria voor de pilot zoals aangegeven in bijlage 2 kan een aanvraag worden ingediend. In de praktijk zullen het de gebiedsmanagers veiligheid zijn die namens de partners die samenwerken aan de aanpak de aanvraag indienen. De aanvraag wordt getoetst volgens de methodiek van het uitvoeringsplan aan de hand van de gegevens uit de dagmonitor en meldingen bij gemeente en politie. In de driehoek wordt de noodzaak van de aanvraag besproken. Inzet is in maximaal één gebied, bij meerdere aanvragen wordt de meest urgente locatie gekozen. De minimale of maximale duur van de inzet is op dit moment moeilijk te bepalen. Niet eerder is op deze manier gewerkt. Voorlopig wordt uitgegaan van een periode van maximaal drie maanden per locatie. De praktijk moet uitwijzen of dit lang genoeg is voor een substantiële bijdrage of juist te lang om het impulseffect, het zichtbaar kort en krachtige signaal, te behouden.

De techniek vormt geen beperking voor de duur van de inzet. De camera's kunnen meestal binnen één à twee dagen op een locatie operationeel zijn.

Wel brengt iedere verplaatsing kosten met zich mee, omdat een verbinding met de uitkijkrimte gemaakt moet worden.

Wanneer er geen gebieden zijn die aan de criteria voldoen, kan de inzet van de camera's worden stopgezet. Vooraf is niet aan te geven in hoeveel gebieden de camera's worden ingezet.

### *Stappen*

1. aanvraag volgens het format
2. toetsing volgens de criteria
3. bespreken in de driehoek
4. 0-meting veiligheidssituatie
5. schouw en uitwerken cameraplan voor locatie
6. gebiedsaanwijzing
7. informeren omwonenden, overige betrokkenen, college en raad
8. afstemmen uitkijkinstructie met uitkijkcentrale
9. fysieke plaatsing van camera's en borden
10. verplaatsing binnen het aangewezen gebied indien nodig
11. afbouw
12. opheffen gebiedsaanwijzing
13. evaluatie

### *Aantal*

Voor deze proef wordt gebruik gemaakt van drie extra camera's bovenop de 78 vaste camera's. Uit het uitvoeringsplan van mei jongstleden bleek dat alle camera's effectief worden ingezet, of verplaatst

## Veiligheid

### Cluster Veiligheid 2

worden naar een plek waarvan de verwachting is dat zij daar meer bijdragen aan de veiligheid. Er zijn dus geen camera's over om voor de pilot te gebruiken.

Iedere locatie is verschillend. Op voorhand kan niet worden aangegeven hoeveel camera's nodig zijn om een probleem in beeld te brengen. Ervaring met tijdelijk toezicht (op grond van artikel 3 Politiewet) bij bijvoorbeeld Koningsdag en grote demonstraties leert dat over het algemeen met drie camera's een gebied in voldoende mate in beeld gebracht kan worden. Wanneer één of twee camera's voldoende zijn, worden er één of twee geplaatst. Dit is afhankelijk van het probleem of type incidenten en de inrichting van het gebied.

De gemeente heeft een aantal jaar geleden voor de samenwerking Keurmerk Veilig Ondernemen een calamiteitenaanhanger aangeschaft. Op deze aanhanger is een camera bevestigd die kon worden ingezet in het kader van de KVO-samenwerking op private terreinen. Door het beëindigen van het publiek-private cameratoezicht wordt deze aanhanger niet meer gebruikt. Deze aanhanger wordt aangepast aan de huidige eisen en kan dan functioneren als flexibele camera.

De overige twee camera's zullen worden geleased. Dit heeft als voordeel dat alleen wordt betaald voor de periode dat de camera's daadwerkelijk 'in de lucht zijn' en dat per locatie de meest geschikte type camera wordt gekozen.

### *Techniek*

Er zijn diverse oplossingen voor het plaatsen van de flexibele camera's. De camera's kunnen staan op een aanhanger, die zo wordt neergezet en afgesloten dat vandalisme wordt tegengegaan en het aanzien ervan neutraal is. Het systeem kan eenvoudig op het stroomnet worden aangesloten, eventueel via een lantaarnpaal. De beelden worden gecodeerd verzonden. Ditzelfde geldt voor de tweede oplossing, waarbij de camera's aan een lichtmast gemonteerd kunnen worden.

### *Wettelijke richtlijnen en privacy*

Flexibel cameratoezicht voldoet aan de zelfde richtlijnen als het vaste toezicht (zie wettelijke richtlijnen bijlage 3).

De camerabeelden zijn door fysieke, softwarematige en organisatorische maatregelen beveiligd. Ze mogen alleen onder directe politieaansturing door een beperkt aantal opgeleide en gescreende functionarissen worden bekeken.

De beelden worden 28 dagen opgeslagen en daarna automatisch gewist. In die 28 dagen kan de politie beelden van strafbare feiten terugzoeken, veiligstellen en gebruiken voor opsporing.

Met de camera's kan niet in woningen worden gekeken. Er wordt met software een grijs vlak over de woning gelegd dat meedraait als de camera beweegt ('blanking'). Opgeslagen beelden vallen onder de Wet Politiegegevens.

Omdat het een nieuw middel in Nederland betreft, is de Autoriteit Persoonsgegevens gevraagd deze pilot te volgen en beoordelen.

### *Evaluatie*

Afdeling Onderzoek heeft geadviseerd hoe de resultaten van deze pilot gemeten kunnen worden. Per gebied zal een nulmeting en een nameting worden gedaan. Deze meting bestaat uit een combinatie van:

- politiegegevens op straatniveau, voor en na de inzet;
- meldingen bij de politie en de Gemeente Utrecht, voor en na de inzet;
- het aantal meldingen uit de uitkijkruijmt afgezet tegen het aantal meldingen in de gebieden met vast cameratoezicht;
- een groepsinterview na afloop van de pilot met professionals uit alle pilot-gebieden.

*Kosten*

Op de begroting van Veiligheid staat voor cameratoezicht in 2017 € 40.000,- gereserveerd. Dit is het maximale budget voor de pilot. De overweging van deze investering is dat wanneer de inzet succesvol blijkt, dit in de toekomst kosten kan besparen. Bijvoorbeeld door minder met vaste camera's te gaan werken en meer met tijdelijk inzet.

De kosten van flexibel cameratoezicht is voor deze pilot als volgt opgebouwd:

Ombouwen calamiteitenaanhanger, eenmalig (1 camera)	€ 4000
Lease 2 camera's	€ 21.600
Dataverbinding realiseren: tussen €700 en 1700 per locatie (gemiddeld € 1200)	€ 4800
Evaluatie	€ 5000
<u>Onvoorzien</u>	<u>€ 4000 +</u>
<b>Totaal</b>	<b>€ 39.400</b>

## 5. Wat betreft de pilot niet?

### *Drones*

De nieuwe wet biedt de mogelijkheid om drones, dus vliegend cameratoezicht, in te zetten. De ervaring om met drones de openbare orde te handhaven bestaat op dit moment onvoldoende. Het is een kostbaar middel dat nieuwe vaardigheden vraagt. Middelen noch de capaciteit om dat op dit moment te ontwikkelen zijn beschikbaar. De ervaringen in het land op dit terrein zullen nauwlettend worden gevolgd.

### *Mobeyes*

De flexibele camera's zijn geen mobeyes. Een mobeye is een alarmsysteem wat door de politie kan worden ingezet in de strijd tegen woninginbraken. Het apparaat geeft bij waargenomen bewegingen een alarm af bij de politie.

Het inzetten van (flexibele) camera's gebeurt alleen gericht op de handhaving van de openbare orde op grond van de gemeentewet.

## Bijlagen

### Bijlage 1: Typen cameratoezicht op grond van de Gemeentewet art. 151 c

	<b>Vast cameratoezicht</b>	<b>Flexibel cameratoezicht Gemeentewet</b>
<i>Wettelijke grondslag</i>	Gemeentewet 151 C	Gemeentewet 151 C
<i>Reden</i>	Langdurige verstoring van de openbare orde	Verplaatsende overlast en criminaliteit
<i>Bevestiging</i>	Nagelvast (gevel of vaste paal)	Aanhanger of in bestaande paal
<i>Data</i>	Via kabel of wireless	Wireless
<i>Stroom</i>	Vaste aansluiting op lichtnet	Tijdelijke aansluiting op lichtnet of via aggregaat
<i>Duur realisatie</i>	Tot maximaal 6 maanden	Vanaf minimaal 1 dag
<i>Duur inzet</i>	Vanaf 6 maanden	Vanaf 1 dag
<i>Proces</i>	Via uitvoeringsplan	Via werkwijze pilot
<i>Aanwijzing</i>	Gebiedsaanwijzing	Gebiedsaanwijzing

## **Bijlage 2: Format aanvraag flexibel cameratoezicht**

### **Naam van de wijk en de subbuurt**

#### **1. Doelstelling van het cameratoezicht**

- Wat is het doel van cameratoezicht in dit gebied?
- Aan welke mechanismen moet het cameratoezicht bijdragen?

#### **2. Utrechtse criteria:**

*a. Probleemanalyse:* Geef een actuele analyse van de incidenten en de veiligheidssituatie van het gebied waar cameratoezicht wordt ingezet. Onderbouw de beschrijving met cijfers en meldingen afgezet tov wijkgemiddelde en stedelijk gemiddelde.

*b. Pakket aan maatregelen:* Cameratoezicht is altijd onderdeel van een pakket aan maatregelen. Dit is meestal samengebracht in een buurtaanpak of veiligheidsaanpak. Geef hier een toelichting op.

Benoem ook overige maatregelen, zoals:

- fysieke maatregelen;
- (verhoogde) inzet toezichthouders / politie / jongerenwerk;
- persoonsgerichte aanpakken.

*c. Opvolging:* Er moeten afspraken gemaakt worden over hoe de politie met de camera's gaat werken, het uitkijken en de opvolging door politie. Dit is afhankelijk van het gestelde doel en aan welke mechanismen het cameratoezicht moet bijdragen. Welke afspraken met de politie zijn hier voor nodig?

*d. Evaluatie:* Afdeling Onderzoek begeleidt de pilot met een 0-meting vooraf en een evaluatie achteraf.

#### **3. Europese criteria:**

*a. Maatschappelijke behoefte:* Is er sprake van een dringende maatschappelijke behoefte? Hoe staan omwonenden en ondernemers ten opzichte van cameratoezicht?

*b. Het proportionaliteitsbeginsel:* Het gaat om een evenwichtige verhouding tussen de inzet van cameratoezicht in verhouding tot de geconstateerde criminaliteit en overlast. Dit moet aansluiten bij de probleemanalyse bij punt 1.

*c. Het subsidiariteitsbeginsel:* Kan het geformuleerde doel met alternatieve (minder ingrijpende) maatregelen behaald worden? Is cameratoezicht het laatst mogelijke middel? Dit moet aansluiten bij de eerder genomen maatregelen bij punt 2.

#### **4. Criteria per gebied**

##### ***Binnenstad***

Aanvullende criteria voor het plaatsen van camera's in de Binnenstad zijn als volgt:

- *Uitgaansproblematiek:* Er speelt uitgaansproblematiek op uitgaanspleinen en looproutes.  
*Overlast en evenementen:* Er spelen overlastproblemen en er vinden op de locatie regelmatig evenementen en/of demonstraties plaats. Er zijn bijzondere voorzieningen aanwezig zoals horeca, coffeeshops, daklozenopvang, etc. De camera's dragen bij aan crowd watching.
- Er speelt een recente of te verwachten verstoring van de openbare orde.
- *Incidenten:* Het aantal geregistreerde incidenten is in vergelijking tot andere gebieden in de stad hoog. De overlast en criminaliteit verplaatst zich. In de Binnenstad gaat het met name om de incidenten:
  - uitgaansgeweld (gemeten als geweld, totaal)
  - straatroof
  - autokraken
  - jeugdoverlast

### ***Wijken***

Onderstaande criteria zijn aanvullend benoemd voor het plaatsen van een openbare orde camera in de wijken. Geef aan op welke manier en in welke mate deze problemen voorkomen in het gebied. Dit kan een onderbouwing zijn op basis van meer subjectieve gegevens dan bij punt 1.

- *Overlastproblematiek*: Er is sprake van hardnekkige (jongeren) overlastproblematiek *en*
- *Openbare orde*: Er speelt een recente of te verwachten verstoring van de openbare orde.
- *Incidenten*: Het aantal geregistreerde incidenten is in vergelijking tot andere gebieden in de stad hoog. De overlast en criminaliteit verplaatst zicht. In de wijken gaat het met name om de incidenten:
  - straatroof (niet op subbuurniveau gemeten)
  - autokraken
  - woninginbraak
  - jeugdoverlast- en criminaliteit (niet op subbuurniveau gemeten)
  - totale criminaliteit

### **5. Overige opmerkingen**

### **Bijlage 3: Wettelijke richtlijnen**

#### **Juridische basis**

De juridische basis van cameratoezicht, op basis van de actuele artikelen, bestaat uit:

**a. Artikel 151c Gemeentewet.** Dit biedt gemeenten een wettelijk kader om voor bepaalde duur camera's in te zetten op openbare plaatsen in het belang van de handhaving van de openbare orde.

**b. Artikel 2.5 Algemene Plaatselijke Verordening:** De raad verleent de burgemeester de bevoegdheid tot plaatsing van camera's in het belang van de handhaving van de openbare orde voor een bepaalde duur ten behoeve van het toezicht op een openbare plaats (als bedoeld in Wet Openbare Manifestaties) en op openbare parkeerplaatsen/terreinen.

**c.** De daadwerkelijke **Gebiedsaanwijzing** van de burgemeester van de gebieden.

#### **d. Wet op de politiegegevens**

Op grond van artikel 151c Gemeentewet mogen camerabeelden, in het belang van de handhaving van de openbare orde, worden vastgelegd. Omdat de gegevensverwerking plaatsvindt in het kader van de uitoefening van de politietaak is de Wet politiegegevens (Wpg) op die verwerking van toepassing. In afwijking van artikel 8 van de Wpg, mogen, op grond van artikel 151c lid 6 Gemeentewet, de met de camera's gemaakte beelden gedurende ten hoogste vier weken worden bewaard. Alleen tenzij er een concrete aanleiding is te vermoeden dat de gegevens noodzakelijk zijn ten behoeve van de opsporing van een gepleegd strafbaar feit, mogen de gegevens langer worden bewaard.

#### **e. Politiewet**

Bij evenementen, zoals Koningsdag, of bij plotselinge ernstige verstoringen van de openbare orde, kan op grond van de Politiewet cameratoezicht worden ingezet. Daarbij gaat het om kortstondig en/of mobiel cameragebruik. De bevoegdheid hiervoor vloeit voort uit de in artikel 3 van deze wet vastgelegde hoofdtaken van de politie; het handhaven van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die dat behoeven.

Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Veiligheid
Kenmerk	Koningstein, I.I. (Iris)
Vergadering	16.506681
Vergaderdatum	Gemeenteraad
Jaargang en nummer	8 december 2016
	2016 108

---

### **Wijziging Algemene Plaatselijke Verordening (APV) ten behoeve van flexibel cameratoezicht**

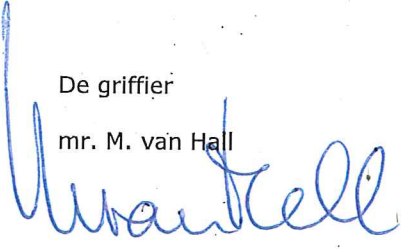
besluit

- 1 Artikel 2:5 van de APV en de daarbij behorende toelichting wijzigen conform bijgaand ontwerp-raadsvoorstel.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall



De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen



## voorstel aan de raad

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Feiter, H.G.J. de (Hester)
Kenmerk	16.507030
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 109
Geheim	Nee

---

### **Actualisatie 'Financiële verordening gemeente Utrecht'**

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 De Financiële Verordening 2017 vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen

Mr. J.H.C. van Zanen

#### **Conclusie commissie**

##### Toezeggingen wethouder:

- Er komt een 'Strekt ter vervanging': onder andere op de passages over de programma-indeling, inzichtelijk maken effecten beleid (voor 'bevolkingsgroepen') en mandaat met afschrijvingstabel.

##### Terug in de raad:

Er komt een 'strekt ter vervanging' van de verordening.

Status: B

### **Bijlages**

Voorstel: Voorstel\_6584

Bijlage: Toelichting actualisatie financiële verordening

Bijlage: Financiële Verordening gemeente Utrecht

Bijlage: Financiële Verordening 2017 gemeente Utrecht (december 2016)

Bijlage: STREKT TER VERVANGING Financiële Verordening gemeente Utrecht

Bijlage: rvs getekend raadsvoorstel nr 109

### **Eerdere besluitvorming**

Laatste vaststelling Financiële verordening gemeente Utrecht: 26.09.2013

### **Uitvoering**

Nadat de herziene versie van de 'Financiële verordening gemeente Utrecht' is vastgesteld door de gemeenteraad, zal deze gepubliceerd worden.

De verordening is van kracht met ingang van het boekjaar 2017. Deze verordening treedt in de plaats van de vorige 'Financiële verordening 2013 gemeente Utrecht' op grond van het oude artikel 212 Gemeentewet opgestelde verordening.

## Context

Het Besluit begroten en verantwoorden (BBV) bevat regels over de verslaggeving van gemeenten en provincies. De jaarlijkse begroting en verantwoording moeten aan deze regels voldoen, om te voorzien in de informatiebehoefte van de gemeenteraad in verband met zijn kaderstellende en controlerende rol. Daarnaast regelt het BBV de informatie ten behoeve van het Rijk, de Europese Unie en het Centraal Bureau voor de Statistiek. Op 17 maart 2016 is een vernieuwd BBV gepresenteerd dat met ingang van het begrotingsjaar 2017 van kracht wordt.

De vernieuwing van het BBV werkt door naar de Financiële Verordening, waarin de gemeenteraad de hoofdlijnen van het financiële beleid en de financiële sturing vastlegt. De aangepaste verordening wordt hierbij aan de gemeenteraad voorgelegd ter vaststelling. Daarbij hebben wij de verordening tevens gestroomlijnd, zodanig dat deze alleen de hoofdlijnen bevat en dat de uitwerking in afzonderlijke nota's wordt geregeld. Een van deze uitwerkingen betreft de bepalingen met betrekking tot waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa. Deze nota wordt tegelijk met de actualisatie van de Financiële verordening aan de gemeenteraad voorgelegd.

## Beslispunt

- 1 De Financiële Verordening 2017 vast te stellen.

### Argumenten

- 1.1 Als gevolg van de vernieuwing van het BBV is het noodzakelijk de Financiële Verordening aan te passen

Voor de aanpassingen wordt verwezen naar de bijlage 'Toelichting actualisatie Financiële verordening'. Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de verordening te vereenvoudigen en te verhelderen. Het vigerende financiële beleid en de bestaande financiële sturing zijn zo veel mogelijk in stand gehouden.

- 1.2 De verordening is in lijn met het huidige financiële beleid

De vernieuwing van het BBV is opgepakt als een technische aanpassing en er worden dan ook geen wijzigingen in het financiële beleid en de financiële sturing voorgesteld. Waar mogelijk is de vernieuwing BBV wel aangegrepen om tot verdere vereenvoudiging te komen.

Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Feiter, H.G.J. de (Hester)
Kenmerk	16.507030
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 109

---

### **Actualisatie 'Financiële verordening gemeente Utrecht'**

besluit

1 De Financiële Verordening 2017 vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

# Toelichting actualisatie Financiële verordening

Met ingang van 2017

september 2016

# Colofon

## **uitgave**

Financiën  
Gemeente Utrecht  
030 – 286 00 00  
[info@utrecht.nl](mailto:info@utrecht.nl)

## **in opdracht van**

BCS Financiën  
Gemeente Utrecht

## **internet**

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

## **rapportage**

## **informatie**

Hester de Feiter  
030 – 28 61281

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Toevoegingen en aanpassingen</b>	<b>5</b>
2.1	Toegevoegd: Beleidscyclus (2017: artikel 2)	5
2.2	Toevoeging Voorjaarsnota (2017 art 3)	5
2.3	Aanpassing Programmabegroting (2017 art 4)	5
2.4	Toevoeging Meerjaren programma stedelijke ontwikkeling (2017 art 7)	6
2.5	Aanpassing Financiële positie (2017 art 8)	6
2.6	Aanpassing Grondbeleid (2017 art 9)	6
2.7	Toevoeging Kapitaalgoederen en investeringen (2017 art 10)	7
2.8	Aanpassing Reserves (2017 art 11)	7
2.9	Toevoeging Lokale heffingen, tarieven en kostprijs (2017 art 12)	7
2.10	Aanpassing Financieringsfunctie (2017 art 13)	7
2.11	Aanpassing Weerstandsvermogen en risicomanagement (2017 art 14)	7
2.12	Aanpassing Publieke geldverstrekkingen (2017 art 15)	8
2.13	Toevoeging Paragrafen algemeen (2017 art 16)	8
2.14	Aanpassing Paragraaf lokale heffingen (2017 art 17)	8
2.15	Aanpassing Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing (2017 art 18)	8
2.16	Toevoeging Paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid (2017 art 19)	8
2.17	Aanpassing Paragraaf financiering (2017 art 21)	9
2.18	Aanpassing Paragraaf Verbonden Partijen (2017 art 23)	9
2.19	Aanpassing 23 Paragraaf grondbeleid (2017 art 24)	9
2.20	Geen aanpassingen (2017 Hoofdstuk 5 artikel 25–29)	9
<b>3</b>	<b>Bijlage wetsartikelen / BBV</b>	<b>10</b>

# 1 Inleiding

In de verordening, ex artikel 212 Gemeentewet, stelt de Raad regels vast die de uitoefening van de kaderstellende en controlerende taken van de raad op financieel gebied mogelijk moeten maken. De verordening heeft als citeertitel 'Financiële verordening gemeente Utrecht'. Hiermee geeft de raad aan binnen welke financieel-administratieve kaders het college bestuurt. De raad bepaalt op hoofdlijnen de spelregels voor het financiële beleid, de financiële organisatie en het financiële beheer. Deze verordening dient om de kwaliteit van de financiële functie te waarborgen, zodat aan de eisen van rechtmatigheid, verantwoording en controle wordt voldaan.

Het Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV) bevat regels over de verslaggeving door gemeenten en provincies. De jaarlijkse begroting en verantwoording moeten aan deze (wettelijke) regels voldoen, om te voorzien in de informatiebehoefte van de gemeenteraad in verband met zijn kaderstellende en controlerende rol. Daarnaast regelt het BBV de informatie ten behoeve van het Rijk, de Europese Unie en het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Als gevolg van de vernieuwingen in het Besluit begroting en verantwoording (BBV) met ingang van 2017 is het noodzakelijk de bestaande 'Financiële verordening gemeente Utrecht' te herzien. Naast de vernieuwde BBV geeft de commissie BBV richtlijnen uit om de eenduidige uitvoering en toepassing van het BBV te bevorderen. In de richtlijnen van de Commissie BBV zijn stellige uitspraken en aanbevelingen opgenomen. Met stellige uitspraken geeft de Commissie een interpretatie van de regelgeving die leidend is. Een stellige uitspraak moet worden gevolgd. Bij aanbevelingen gaat het om uitspraken die 'steun en richting geven aan de praktijk'. De Commissie BBV spoort gemeenten en provincies aan om deze aanbevelingen te volgen omdat dat naar haar oordeel bijdraagt aan het inzicht in de financiële positie (transparantie).

De herziening van de verordening is gebaseerd op de BBV 2017 en de stellige uitspraken en aanbevelingen die in navolging van het vernieuwde BBV zijn opgesteld.

Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de verordening te vereenvoudigen en te verhelderen. Het vigerende financiële beleid en de bestaande financiële sturing zijn zo veel mogelijk in stand gehouden.

Hieronder volgt een toelichting van de actualisatie ten opzichte van de vigerende verordening. In de bijlage zijn de relevante wetsartikelen en stellige uitspraken/aanbevelingen BBV opgenomen.

## 2 Toevoegingen en aanpassingen

### 2.1 Toegevoegd: Beleidscyclus (2017: artikel 2)

In artikel 2 is een totaaloverzicht opgenomen van de planning en controlcyclus. Hierin worden alle relevante documenten opgesomd, inclusief de aanleverdata door het college en de uiterlijke vaststellingstermijnen van de raad. Deze informatie was in de vigerende verordening in de diverse artikelen opgenomen en is in de voorliggende versie van de verordening samengevat in 1 artikel.

De indeling van de programma's naar producten en de daarbij behorende productenraming is niet meer wettelijk voorgeschreven in het vernieuwde Besluit Begroten en Verantwoorden. Onder de noemer uitvoeringsinformatie is, in de plaats van de indeling van programma's naar producten, een indeling naar landelijk voorgeschreven taakvelden verplicht.

De vigerende verordening schrijft voor dat het college een productenraming en –realisatie opstelt en deze ter informatie voorlegt aan de raad. Volgens het herziene BBV is het college verplicht de uitvoeringsinformatie ingedeeld naar taakvelden op te leveren.

Binnen de huidige bestuursperiode (2014–2018) zal de productenraming door het college aan de raad worden aangeboden. Vanaf de nieuwe bestuursperiode kan opnieuw bezien worden in hoeverre een nadere onderverdeling van de programma's naar producten door het nieuwe college wenselijk wordt geacht, naast de voorgeschreven onderverdeling naar taakvelden. Tot de opties behoren aansluiting van de programma's bij de verplicht voorgeschreven taakvelden en nadere uitsplitsing van de taakvelden tot op het niveau van de huidige producten.

### 2.2 Toevoeging Voorjaarsnota (2017 art 3)

De voorjaarsnota is in deze voorliggende versie van de verordening toegevoegd als standaard document in de planning en controlcyclus. In de vigerende versie van de verordening werd de voorjaarsnota niet expliciet vermeld.

### 2.3 Aanpassing Programmabegroting (2017 art 4)

In artikel 4 lid 4 is toegevoegd dat in de programmabegroting de verplichte indicatoren opgenomen moeten worden. In het vernieuwde BBV wordt voorgeschreven dat gemeenten een basisset van 50 beleidsindicatoren opnemen in de begroting en de verantwoordingsstukken. Een gemeente heeft de vrijheid daar eigen indicatoren, toegesneden op de lokale situatie, aan toe te voegen. Het college kan in de voorjaarsnota voorstellen tot aanpassing van de indicatoren doen.

## **2.4 Toevoeging Meerjaren programma stedelijke ontwikkeling (2017 art 7)**

In de voorliggende versie van de verordening is specifiek het Meerjaren Programma Stedelijke Ontwikkeling toegevoegd op grond van de voorschriften in de richtlijn Grondbeleid (nadere voorschriften van de commissie BBV).

## **2.5 Aanpassing Financiële positie (2017 art 8)**

In artikel 8 lid 4 wordt voorgeschreven dat met betrekking tot een aantal specifieke onderwerpen een periodieke nota aan de raad voorgelegd moet worden om de beleidskaders vast te stellen. Anders dan in de vigerende verordening is de termijn waarop deze beleidsuitgangspunten aan de raad wordt aangeboden, niet standaard de bestuursperiode (vier jaar) maar afhankelijk van de omstandigheden en/of het onderwerp. De termijn waarop een beleidskader actueel is, is afhankelijk van verschillende omstandigheden zoals invloeden van buitenaf. Ten behoeve van de consistentie van een aantal onderwerpen (bijvoorbeeld waarderen en afschrijven of grondbeleid) is het daarnaast niet wenselijk iedere vier jaar de beleidskaders te wijzigen.

Bij andere beleidskaders kan het juist noodzakelijk zijn om gedurende de bestuursperiode het beleid aan te scherpen of te wijzigen.

Ten opzichte van de huidige verordening is de verplichting tot het opstellen van een beleidsnota bedrijfsvoering komen te vervallen. Het college stelt de doelen op het gebied van de bedrijfsvoering vast in relatie tot de door de raad periodiek vastgestelde programmadoelstellingen. In de jaarstukken wordt over deze uitvoering verslag gedaan.

Daarnaast wordt de raad incidenteel over specifieke onderwerpen geïnformeerd. Een separate beleidsnota heeft daarmee geen toegevoegde informatiewaarde.

## **2.6 Aanpassing Grondbeleid (2017 art 9)**

In artikel 9 zijn op grond van het vernieuwde Besluit Begroten en Verantwoorden de voorschriften voor de nota grondbeleid van de gemeente Utrecht aangescherpt. In de aanvullende richtlijnen grondbeleid, welke opgesteld is door de commissie BBV, wordt middels stellige uitspraken voorgeschreven dat in de nota grondbeleid per gemeente opgenomen moet worden:

- de verwerking van de bovenwijkse voorzieningen
- de systematiek ten aanzien van winstneming op nog lopende projecten
- het beleid met betrekking tot de verwerking van voorbereidingskosten
- het beleid en de methodiek omtrent de toe te rekenen rente aan Bouwgrond in Exploitatie

De geactualiseerde versie van de nota grondbeleid gemeente Utrecht wordt naar verwachting in 2016 aangeboden aan de Raad ter vaststelling.

## **2.7 Toevoeging Kapitaalgoederen en investeringen (2017 art 10)**

Artikel 10 gaat nader in op de noodzakelijke op te stellen beleidskaders inzake kapitaalgoederen en investeringen. Tegelijk met de herziening van deze verordening wordt ook de nota waarden, activeren en afschrijven van vaste activa aangeboden en voorgelegd ter vaststelling.

## **2.8 Aanpassing Reserves (2017 art 11)**

In artikel 11 in de voorliggende verordening is het onderdeel 'voorzieningen' achterwege gelaten. Voorzieningen worden ingesteld op wettelijke grond (artikel 44 Besluit Begroten en Verantwoorden). Toevoegingen en onttrekkingen aan voorzieningen worden door de Raad geautoriseerd door het vaststellen van de hoogte van de lasten en baten van een programma. Een nadere duiding in een verordening is derhalve niet noodzakelijk.

## **2.9 Toevoeging Lokale heffingen, tarieven en kostprijs (2017 art 12)**

Artikel 12 is aangepast op grond van de gewijzigde voorschriften in het Besluit Begroten en verantwoord. De berekening van de tarieven moet extracomptabel geschieden. De overhead moet daarbij op een consistente wijze worden toegerekend. Deze methode wordt niet door de wetgever voorgeschreven, maar moet door de raad worden vastgesteld en opgenomen in de financiële verordening. Artikel 12 lid 3 tot en met artikel 12 lid 6 geeft de gehanteerde methode van de gemeente Utrecht weer.

## **2.10 Aanpassing Financieringsfunctie (2017 art 13)**

De nadere regels omtrent de financieringsfunctie zijn geactualiseerd in artikel 13. Daarin wordt aangegeven dat in nadere regels de raad de opzet en inrichting van de financieringsfunctie vast stelt, inclusief het beleid inzake de interne rente. De term treasury statuut is gewijzigd in financiering statuut omdat deze terminologie aansluit bij landelijke terminologie en de omschrijving van de bijbehorende paragraaf.

Het financieringsstatuut zal in een geactualiseerde vorm aan de raad worden voorgelegd in de loop van 2017 op het moment dat de regelgeving definitief is. De commissie BBV heeft een notitie rente gepubliceerd, die wijzigingen met zich meebrengt onder andere in de wijze van berekenen van de omslagrente. De nieuwe regels van de rente gaan in per begrotingsjaar 2018.

## **2.11 Aanpassing Weerstandsvermogen en risicomanagement (2017 art 14)**

Artikel 14 schrijft voor dat het college aan de raad een nota ter vaststelling aanbiedt inzake het risicomanagement en weerstandsvermogen. De periode waarop deze nota geactualiseerd dient te worden wordt niet meer voorgeschreven per 4 jaar, maar naar behoefte.

In hoofdstuk 4 wordt de inhoud weergegeven in de paragrafen in de begroting en jaarstukken welke de raad aan het college voorschrijft, naast de verplichte onderwerpen zoals deze zijn voorgeschreven in het vernieuwde Besluit Begroten en Verantwoorden.

## **2.12 Aanpassing Publieke geldverstrekkingen (2017 art 15)**

In dit artikel wordt de kaderstelling van onder meer inkopen en subsidies voorgeschreven. Dit artikel is geactualiseerd op basis van de formalisatie van de kaderstelling. Dit artikel is een samenvoeging van de artikel 25 en artikel 26 in de vigerende verordening.

## **2.13 Toevoeging Paragrafen algemeen (2017 art 16)**

In artikel 16 lid 2 is in de geactualiseerde verordening de paragraaf Wendbaarheid en Weerbaarheid toegevoegd. De paragraaf 'wendbaarheid en weerbaarheid' is sinds het jaar 2014 toegevoegd aan de Programmabegroting en de jaarstukken.

## **2.14 Aanpassing Paragraaf lokale heffingen (2017 art 17)**

Artikel 17 inzake de verantwoording van de lokale heffingen is geminimaliseerd tot een verwijzing naar het Besluit Begroten en Verantwoorden, artikel 10. Daarin is limitatief de verplichte informatie opgesomd.

## **2.15 Aanpassing Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing (2017 art 18)**

Artikel 18 gaat in op de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing. Het vernieuwde Besluit Begroten en Verantwoorden schrijft in artikel 11 lid 2d voor dat een aantal verplichte kengetallen opgenomen moeten worden in de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing. In overleg met de Provincie zal de gemeente Utrecht deze kengetallen opnemen in de paragraaf Wendbaarheid en Weerbaarheid.

## **2.16 Toevoeging Paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid (2017 art 19)**

Artikel 19 is toegevoegd omdat daarin de inhoud van de paragraaf Wendbaarheid en weerbaarheid is opgenomen, welke vanaf 2014 is voorgeschreven door de raad.

## **2.17 Aanpassing Paragraaf financiering (2017 art 21)**

Artikel 21 is aangescherpt naar de huidige informatiebehoefte, zoals blijkt uit de notitie rente van de commissie BBV.

## **2.18 Aanpassing Paragraaf Verbonden Partijen (2017 art 23)**

Het vernieuwde Besluit Begroten verantwoordt schrijft in artikel 16 BBV voor:

De informatie uit de separate nota waarin dit beleid wordt uitgeschreven wordt nu verplicht opgenomen in de paragraaf. Het voorschrift een separate nota op te stellen is daarom komen te vervallen in de voorliggende verordening.

## **2.19 Aanpassing 23 Paragraaf grondbeleid (2017 art 24)**

Artikel 24 van de voorliggende verordening inzake de paragraaf grondbeleid is gesplitst in de wettelijk voorgeschreven informatie op grond van artikel 16 Besluit Begroten en Verantwoorden en daarnaast nog de gewenste aanvullende informatie welke volgt uit de stellige aanbevelingen van de richtlijnen grondbeleid commissie BBV.

Artikel 24 lid 2 betreft de uitgangspunten voor het opstellen en bepalen van het resultaat. Dit voorschrift volgt uit de stellige uitspraak van de commissie BBV.

## **2.20 Geen aanpassingen (2017 Hoofdstuk 5 artikel 25–29)**

Artikel 24 t/m artikel 30 betreffen de financiële organisatie en het financieel beheer. Hierin is inhoudelijk geen aanpassing gedaan ten opzichte van de vigerende verordening. Het artikel met betrekking tot interne controle en de registratie van bezittingen, activa en vermogen zijn aan dit hoofdstuk gevoegd.

## 3 Bijlage wetsartikelen / BBV

Bron: Artikel 212 gemeentewet:

1. de raad stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast. Deze verordening waarborgt dat aan de eisen van rechtmatigheid, verantwoording en controle wordt voldaan.

2. De verordening bevat in ieder geval:

- a. regels voor waardering en afschrijving van activa;
- b. grondslagen voor de berekening van de door het gemeentebestuur in rekening te brengen prijzen en van tarieven voor rechten als bedoeld in artikel 229b, alsmede, voor zover deze wordt geheven, voor de heffing bedoeld in artikel 15.33 van de Wet milieubeheer;
- c. regels inzake de algemene doelstellingen en de te hanteren richtlijnen en limieten van de financieringsfunctie.

Bron: Artikel 25 lid 2a Besluit begroten en verantwoorden

De programmaverantwoording biedt per programma inzicht in:

- a. de mate waarin de doelstellingen zijn gerealiseerd ten minste toegelicht **aan de hand van de bij ministeriële regeling vast te stellen beleidsindicatoren;**

Bron: Stellige uitspraak richtlijn grondbeleid commissie BBV

Jaarlijks zal een herziening van de grondexploitatiebegroting moeten plaatsvinden. Een actualisatie van het grondexploitatiecomplex en de grondexploitatiebegroting met planinhoudelijke wijzigingen, danwel autonome wijzigingen met materiële financiële gevolgen, moet opnieuw door de raad worden vastgesteld

Bron: Stellige uitspraak commissie BBV richtlijnen grondbeleid

Het deel van de kosten van bovenwijkse voorzieningen dat aan een in de toekomst te openen grondexploitatie wordt toegerekend, moet tot het moment dat de betreffende grond feitelijk in exploitatie wordt genomen, worden geactiveerd onder de betreffende categorie materiële vaste activa. Naar de aard van de bovenwijkse voorzieningen zal de betreffende activacategorie veelal de activa met maatschappelijk nut zijn (bijv. ontsluitingswegen, bruggen,, etc.).

In de periode van activering als maatschappelijk nut tot en met het eventueel openen van de betreffende grondexploitatie, moet conform artikel 64, 3e lid BBV, vanaf de ingebruikname op het actief worden afgeschreven op basis van de verwachte gebruiksduur.

Het is vanaf 2016 niet meer toegestaan om toevoegingen te doen aan een voorziening voor bovenwijkse voorzieningen. Bestaande voorzieningen per ultimo 2015 mogen worden gehandhaafd en kunnen volgens planning worden afgewikkeld. Sparen voor bovenwijkse voorzieningen die na het afsluiten van een grondexploitatie zullen worden aangelegd, is nog wel mogelijk via een door de raad in te stellen bestemmingsreserve. Toevoegingen aan deze bestemmingsreserve kunnen alleen plaatsvinden via resultaatsbestemming.

Bron: Aanbeveling commissie BBV richtlijnen grondbeleid

De Commissie BBV beveelt voor het tussentijds winst nemen aan dat de lokale afweging tussen het voorzichtigheidsbeginsel en het realisatiebeginsel nader wordt uitgewerkt, bijvoorbeeld in de Financiële verordening. Het voorzichtigheidsbeginsel leidt er immers toe dat realisatie van winst moet worden uitgesteld tot daarover voldoende zekerheid bestaat. Dit betekent echter niet dat pas winst moet worden genomen bij het afsluiten van het grondexploitatiecomplex. Er zijn situaties denkbaar waarbij reeds eerder voldoende zekerheid is voor winst nemen. Volgens het realisatiebeginsel dient in die gevallen de winst dan ook te worden genomen. Hierbij dient de percentage of completion methode te worden gevolgd.

Bron: Stellige uitspraak commissie BBV richtlijnen grondbeleid

Het activeren van voorbereidingskosten voor grondexploitaties als kosten van onderzoek en ontwikkeling onder de immateriële vaste activa is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

1. De kosten moeten passen binnen de kostensoortenlijst van het Bro; en
2. De kosten mogen maximaal 5 jaar geactiveerd blijven staan onder de immateriële vaste activa. Na maximaal 5 jaar moeten de kosten hebben geleid tot een actieve grondexploitatie danwel worden afgeboekt t.l.v. het jaarresultaat; en
3. Plannen tot ontwikkeling van de grond waarvoor de voorbereidingskosten worden gemaakt, moeten bestuurlijke instemming hebben, blijkend uit een raadsbesluit of – indien gedelegeerd – een collegebesluit.

Bron: stellige uitspraak commissie BBV richtlijnen grondbeleid

De toegestane toe te rekenen rente aan BIE moet worden gebaseerd op de daadwerkelijk te betalen rente over het vreemd vermogen. Het is niet toegestaan om rente over het eigen vermogen toe te rekenen aan BIE. Het over het vreemd vermogen te hanteren rentepercentage moet als volgt worden bepaald:

- het rentepercentage van de direct aan de grondexploitatie gerelateerde financiering in het geval van projectfinanciering;
  - het gewogen gemiddelde rentepercentage van de bestaande leningenportefeuille van de gemeente, naar verhouding vreemd vermogen/totaal vermogen, indien geen sprake is van projectfinanciering;
- Indien de gemeente geen externe financiering heeft, dan wordt geen rente toegerekend aan BIE. De rente aan BIE wordt toegerekend over de boekwaarde van de BIE per 1 januari van het betreffende boekjaar. Dit wordt per grondexploitatiecomplex (kortweg grex) berekend.

Bron: Stellige uitspraak commissie BBV richtlijnen overhead

Bij de berekening van de tarieven moet de methodiek voor de toerekening van overhead worden opgenomen in de financiële verordening.

Bron: Artikel 10 Besluit Begroten en Verantwoorden

De paragraaf betreffende de lokale heffingen bevat ten minste:

- a. de geraamde inkomsten;
- b. het beleid ten aanzien van de lokale heffingen;
- c. een overzicht op hoofdlijnen van de diverse heffingen, waarin inzichtelijk wordt gemaakt hoe bij de berekening van tarieven van heffingen, die hoogstens kostendekkend mogen zijn, wordt bewerkstelligd dat de geraamde baten de ter zake geraamde lasten niet overschrijden, wat de beleidsuitgangspunten zijn die ten grondslag liggen aan deze berekeningen en hoe deze uitgangspunten bij de tariefstelling worden gehanteerd;
- d. een aanduiding van de lokale lastendruk;
- e. een beschrijving van het kwijtscheldingsbeleid.

Bron Artikel 16 lid 1 Besluit Begroten en Verantwoorden

De paragraaf betreffende de verbonden partijen bevat ten minste:

- a. de visie op en de beleidsvoornemens omtrent verbonden partijen;

Bron: Artikel 16 Besluit Begroten en Verantwoorden

De paragraaf betreffende het grondbeleid bevat ten minste:

- a. een visie op het grondbeleid in relatie tot de realisatie van de doelstellingen van de programma's die zijn opgenomen in de begroting;
- b. een aanduiding van de wijze waarop de provincie onderscheidenlijk gemeente het grondbeleid uitvoert;
- c. een actuele prognose van de te verwachten resultaten van de totale grondexploitatie;
- d. een onderbouwing van de geraamde winstneming;
- e. de beleidsuitgangspunten omtrent de reserves voor grondzaken in relatie tot de risico's van de grondzaken.

Bron: Stellige uitspraak commissie BBV richtlijnen grondbeleid

Om de risico's die samenhangen met zeer lang lopende projecten te beperken mag de looptijd van een grondexploitatiecomplex maximaal 10 jaar bedragen.

Deze 10 jaar dient te worden gehanteerd als richttermijn, die voortschrijdend moet worden gezien en waar alleen gemotiveerd van kan worden afgeweken. Een gemotiveerde afwijking houdt in dat deze motivatie is geautoriseerd door de raad en verantwoord in de begroting en de jaarstukken. De motivatie moet tevens zijn voorzien van risico-beperkende beheersmaatregelen die de gemeente heeft genomen om de onzekerheden en risico's die gepaard gaan met de langere looptijd te mitigeren.

Bron: Stellige uitspraak commissie BBV richtlijnen grondbeleid

De presentatie van de te verwachten resultaten in de paragraaf grondbeleid dient te gebeuren tegen nominale waarde. Wanneer bij de berekening van de voorziening voor de verliesgevende grondexploitaties een andere waarderingsgrondslag wordt gehanteerd (de contante waarde), dan moet het effect hiervan op de te verwachten resultaten voor zowel de negatieve als de positieve grondexploitaties worden toegelicht in de paragraaf grondbeleid.

# *Financiële verordening 2017 gemeente Utrecht*

(raadsbesluit van <datum>)

De raad van de gemeente Utrecht;  
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van [datum en nummer];  
gelet op artikel 212 van de Gemeentewet;  
gezien het advies van de subcommissie financiën en controle;  
besluit vast te stellen de Verordening financieel beleid en Beheer gemeente Utrecht.

## Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

### Artikel 1 Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- Actief grondbeleid:  
het beleid waarin de gemeente zelf grond koopt, deze de bouw- en woonrijp maakt en deze verkoopt of in erfpacht uitgeeft aan ontwikkelaars, aannemers en particulieren;
- Administratie:  
het systematisch verzamelen, vastleggen, verwerken en verstrekken van informatie ten behoeve van het besturen, het functioneren en het beheersen van (onderdelen van) de organisatie van de gemeente Utrecht en ten behoeve van de verantwoording die daarover moet worden afgelegd;
- Administratieve organisatie:  
het stelsel van organisatorische maatregelen gericht op het tot stand brengen en het in stand houden van de goede werking van de bestuurlijke en ambtelijke informatieverzorging ten behoeve van de verantwoordelijke leiding;
- Bouwgrond in exploitatie:  
gronden in eigendom van de gemeente, waarvoor de raad een grondexploitatiecomplex en een grondexploitatiebegroting heeft vastgesteld;
- Doelmatigheid:  
het streven om met een zo beperkt mogelijke inzet van de beschikbare middelen het gewenste resultaat te bereiken;
- Doeltreffendheid:  
de mate waarin de beoogde maatschappelijke effecten van het beleid ook daadwerkelijk worden bereikt;

- Faciliterend grondbeleid:  
de bouwkaavel is in het bezit van een private partij (ontwikkelaar, particulier, etc.) en wordt door deze partij ontwikkeld. De gemeente treedt alleen op als overheid, die de plannen van private partijen faciliteert als daarvoor een bestemmingswijziging noodzakelijk is;
- Financiële administratie:  
het onderdeel van de administratie dat omvat het systematisch maken en verwerken van aantekeningen betreffende de financiële gegevens van (onderdelen van) de organisatie van de gemeente Utrecht, teneinde te komen tot een goed inzicht in:
  - o de financieel–economische positie;
  - o het financiële beheer;
  - o de uitvoering van de begroting;
  - o het afwikkelen van vorderingen en schulden;
 alsmede tot het afleggen van rekening en verantwoording daarover;
- Financieel beheer:  
het uitoefenen van bestuur over en toezicht op het beheer van middelen en de uitoefening van rechten van de gemeente Utrecht;
- Grondexploitatiebegroting:  
De financiële vertaling van een grondexploitatiecomplex, waarbij de kosten en opbrengsten gefaseerd zijn in de tijd, met een richttermijn van 10 jaar;
- Grondexploitatiecomplex:  
een ruimtelijk plan voorzien van een financiële vertaling;
- Netto schuld:  
bruto schuld minus de omvang van de geldelijke bezittingen die niet zijn ingezet voor de publieke taak. Onder bruto schuld wordt verstaan het totaal van langlopende leningen, kortlopende schulden, crediteuren en overlopende passiva. Onder geldelijke bezittingen die niet zijn ingezet voor de publieke taak wordt verstaan het totaal van langlopende uitzettingen, vorderingen, liquide middelen en overlopende activa;
- Organisatieonderdeel:  
organisatorische eenheid, onder leiding van een integraal resultaat verantwoordelijk manager (IRM) binnen de gemeentelijke organisatie die als zodanig een eigen verantwoordelijkheid aan het college heeft;
- Rechtmatigheid:  
het in overeenstemming zijn met geldende wet- en regelgeving, waaronder gemeentelijke verordeningen, raadsbesluiten en collegebesluiten;
- Verbonden partijen:  
die partijen waarmee de gemeente een bestuurlijke relatie heeft én waarin zij een financieel belang heeft;

## Hoofdstuk 2 Begroting en verantwoording

### Artikel 2 Beleidscyclus

1. Het college biedt de raad de volgende documenten aan
  - de voorjaarsnota (Jaar T);
  - de programmabegroting (Jaar T+1);
  - 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage (jaar T);
  - de jaarstukken (jaar T-1) die bestaan uit het jaarverslag en de jaarrekening;
  - het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling (jaar T).
2. In deze jaarcyclus biedt het college de raad de volgende producten aan op de volgende momenten:
  - uiterlijk 1 juni de voorjaarsnota (jaar T+1) met de eerste bestuursrapportage (jaar T);
  - uiterlijk 1 juni de jaarstukken (jaar T-1);
  - uiterlijk 1 juni het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling (Jaar T) ;
  - uiterlijk 1 oktober de programmabegroting (jaar T+1);
  - uiterlijk 1 oktober de tweede bestuursrapportage (jaar T) .
3. De raad stelt de voorjaarsnota uiterlijk 14 juli vast, gelijktijdig met de jaarstukken, de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage en het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling.
4. De raad stelt de programmabegroting uiterlijk 14 november vast, gelijktijdig met de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage.

### Artikel 3 Voorjaarsnota

1. Het college biedt de raad de uitgangspunten aan voor het volgende begrotingsjaar en de drie daarop volgende jaren. Hierbij worden de bevindingen betrokken uit de actuele bestuursrapportage over de uitvoering van de lopende begroting en uit de jaarstukken van het afgelopen begrotingsjaar.

### Artikel 4 Programma begroting

1. De raad stelt in ieder geval bij de aanvang van de nieuwe raadsperiode een programma-indeling vast.
2. De raad stelt per programma, voor het betreffende begrotingsjaar, vast:
  - de beoogde maatschappelijke effecten uitgedrukt in indicatoren;
  - de wijze waarop ernaar gestreefd zal worden die effecten te bereiken;
  - de baten en lasten per programma;
  - toevoegingen en onttrekkingen aan reserves.
3. Tevens geeft de raad per programma
  - voor de drie opvolgende jaren een globaal overzicht beoogde effecten en baten en lasten in de toekomst;

- de relevante beleidsmatige kaders waarbinnen het programma uitgevoerd dient te worden.
4. Het college stelt, naast de verplicht voorgeschreven indicatoren op grond van de BBV artikel 25 lid2A, per programma indicatoren voor met betrekking tot de beoogde maatschappelijke effecten en de wijze waarop ernaar gestreefd zal worden die effecten te bereiken.
  5. De raad autoriseert met het vaststellen van de begroting de baten en de lasten per programma en de investeringskredieten.
  6. De raad is bevoegd gedurende het jaar de begroting aan te passen voor zover de begroting wijzigt op het niveau van
    - de baten en lasten van een programma;
    - de onttrekkingen of toevoegingen in de reserves.
  7. De begroting kan door de raad worden gewijzigd als gevolg van
    - een beleidsinhoudelijke aanpassing;
    - een financieel technische aanpassing die geen invloed heeft op de uitvoering van de in de programmabegroting gemaakte afspraken.
  8. Het college is bevoegd tot het onderverdelen van taakvelden naar activiteiten (producten) ten behoeve van nadere sturing door het college.
  9. De raad wordt geïnformeerd over de nadere verdeling van de taakvelden bij de programmabegroting.

## Artikel 5 Bestuursrapportage

1. De inrichting van de bestuursrapportage sluit aan bij de programma-indeling van de begroting.
2. Het college informeert de raad door middel van een bestuursrapportage over de majeure afwijkingen en bijsturingvoorstellen op basis van de verwachte realisatie van de begroting.
3. De bestuursrapportage gaat in op afwijkingen van de uitvoering en de bijstelling van het beleid ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting door de raad. Bij de behandeling van de bestuursrapportages in de raad doet het college voorstellen voor het wijzigen van de geautoriseerde budgetten en de investeringskredieten en het bijstellen van het beleid.
4. De bestuursrapportage wordt op twee momenten in het jaar aangeboden aan de raad. Het eerste moment is bij de aanlevering van de voorjaarsnota. Het tweede moment is bij de programmabegroting.

## Artikel 6 Jaarlijkse verantwoording

1. Het college legt verantwoording af over de uitvoering van de programma's. In de verantwoording is opgebouwd uit een beleidsmatig en een financieel deel.
2. In de beleidsmatige verantwoording geeft het college per programma aan:

- welke effecten zijn bereikt hoe de resultaten zich verhouden tot de in de begroting gestelde doelen;
  - op welke wijze de effecten zijn bereikt;
  - de gerealiseerde baten en lasten;
  - toevoegingen en onttrekkingen aan reserves;
  - de relevante beleidsmatige kaders waarbinnen het programma uitgevoerd is.
3. In het financiële deel van de verantwoording geeft het college een overzicht van:
- de balans;
  - de staat van baten en lasten per programma;
  - een toelichting op de hiervoor vermelde onderdelen.
4. Het college draagt zorg voor het verzamelen en vastleggen van gegevens over de maatschappelijke effecten, en de wijze waarop deze gerealiseerd worden, opdat de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid zoals vastgesteld door de raad, kunnen worden getoetst.

## Artikel 7 Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling

1. Het college stelt jaarlijks een Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling op. Hierin wordt een geactualiseerde stand gegeven van alle grondexploitatie projecten. In het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling wordt een inhoudelijke analyse gegeven op het terrein van woningbouw, commercieel vastgoed en stedelijke vernieuwing.
2. In het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling wordt een actualisatie van alle lopende grondexploitatiebegrotingen gegeven. De raad autoriseert de bijgestelde begroting voor de grondexploitatie.

## Hoofdstuk 3 Financieel beleid

### Artikel 8 Financiële positie

1. Het college draagt er zorg voor, dat besluiten van de raad in de uiteenzetting van de financiële positie en de meerjarenramingen zijn opgenomen.
2. Het college stelt regels die waarborgen dat de uitvoering van de begroting rechtmatig, doelmatig en doeltreffend verloopt.
3. Het college draagt er zorg voor dat de lasten van de programma's zoals geautoriseerd in de (gewijzigde) begroting niet worden overschreden.
4. Het college stelt kaders in afzonderlijke nota's ten behoeve van het financieel beleid op en legt deze ter vaststelling voor aan de raad. De kaders worden op de momenten aangeboden indien de actualiteit hiertoe aanleiding geeft.

### Artikel 9 Grondbeleid

1. Het college biedt een nota grondbeleid aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - te voeren grondbeleid van de gemeente in relatie met de programma's van de begroting;
  - de strategische visie van het grondbeleid van de gemeente;
  - het proces van verwerving en uitgifte van gronden in vol eigendom of erfpacht;
  - de verwerking van de bovenwijkse voorzieningen;
  - de systematiek ten aanzien van winstneming op nog lopende projecten ;
  - het beleid met betrekking tot de verwerking van voorbereidingskosten;
  - het beleid en de methodiek omtrent de toe te rekenen rente aan Bouwgrond in Exploitatie.
2. De raad stelt de nota grondbeleid vast.

### Artikel 10 Kapitaalgoederen en investeringen

1. Het college biedt meerjarige (integrale) beleidsplannen inzake het onderhoud kapitaalgoederen aan op het moment dat dit noodzakelijk is, op basis van de actualiteit. In deze nota's wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - Het onderhoudsniveau van groen, water, wegen, riolering en gebouwen;
  - de kaders voor de inrichting van het onderhoud;
  - de beoogde onderhoudskwaliteit;
  - de normkostensystematiek;
  - het hieraan gerelateerde meerjarige budgettaire beslag.
2. De raad stelt de meerjarige (integrale) beleidsplannen inzake onderhoud kapitaalgoederen vast.

3. Het college biedt de nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de grondslagen voor waardering en activering van vaste activa;
  - de afschrijvingsmethode en -termijnen van vaste activa;
  - het moment waarop de afschrijving van vaste activa begint.
4. De raad stelt de nota Waarderen, activeren en afschrijven vaste activa vast.
5. Voor de exacte afschrijvingstermijn en -methode per actief stelt het college een tabel vast, onderhoud deze en past deze toe. De raad wordt geïnformeerd over de afschrijvingstabel.
6. De raad autoriseert met het vaststellen van de financiële positie in de programmabegroting de investeringsruimte per programma.
7. Voor een investering waarvan het investeringskrediet niet met het vaststellen van de begroting is geautoriseerd, legt het college vooraf aan het aangaan van verplichtingen een investeringsvoorstel aan de raad voor.

## Artikel 11 Reserves

1. Het college biedt de nota reserves aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de gewenste informatie ten behoeve van een nieuw in te stellen reserve;
  - het aantal reserves, de maximale en minimale hoogte en de looptijd;
  - het niveau waarop de bestemmingsreserves worden ingesteld;
  - de niet bestede middelen uit de bestemmingsreserves;
  - het proces van de jaarlijkse beoordeling van de reserves;
  - het proces van de toegestane toevoegingen en onttrekkingen;
  - de rentetoerekening aan reserves.
2. De raad stelt de nota reserves vast.
3. Nieuwe reserves worden ingesteld bij expliciet raadsbesluit.

## Artikel 12 Lokale heffingen, tarieven en kostprijs

1. Het college biedt de nota lokale heffingen aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de samenstelling van het pakket aan gemeentelijke belastingen en heffingen;
  - de verdeling van de druk van de belastingen over de diverse bevolkingsgroepen en belanghebbenden;
  - de kostendekkendheid van de heffingen;
  - de druk van de lokale belastingen en heffingen;
  - het kwijtscheldingsbeleid en het tarievenbeleid.

2. De raad stelt de nota lokale heffingen vast.
3. Het college biedt jaarlijks de verordeningen en tarieventabellen aan de Raad aan ter vaststelling van de tarieven voor de leges en heffingen. De verordeningen zijn voorzien van de actueel geraamde kosten en opbrengsten van de daarin opgenomen door de gemeente verstrekte diensten.
4. Voor het bepalen van de geraamde kostprijs van de geleverde producten en diensten ten behoeve van de tarieven van de gemeente Utrecht worden de directe kosten toegerekend en een opslag voor de overhead.
5. De overheadkosten worden onderscheiden in:
  - generieke overhead : De overhead voor de gehele gemeentelijke organisatie;
  - decentrale overhead : De overhead voor een specifiek organisatieonderdeel.
6. De generieke en decentrale overhead wordt binnen de wettelijke kaders toegerekend aan de tarieven. De toerekening geschiedt op basis van formatie.
7. In afwijking van lid 6 wordt de decentrale overhead voor een aantal tarieven toegerekend met een verdeelsleutel op basis van de aard van de gemaakte kosten.  
Deze toerekening wordt toegepast op de volgende tarieven:
  - rioolheffing;
  - afvalstoffenheffing;
  - marktgelden;
  - begraafplaatsrechten;
  - brug-, schut- en havengelden.

## Artikel 13 Financieringsfunctie

1. Het college biedt het financieringsstatuut aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - De opzet en inrichting van de financieringsfunctie;
  - Het financieringsbeleid: missie, doelstellingen, taakvelden, richtlijnen en limieten;
  - De organisatie rondom de financiering: verantwoordelijkheden, bevoegdheden, administratieve organisatie, planning & control en informatievoorziening;
  - Het beleid inzake de interne rente.
2. De raad stelt het financieringsstatuut vast.

## Artikel 14 Weerstandsvermogen en risicomanagement

1. Het college biedt de nota risicomanagement en weerstandsvermogen aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de gewenste en beschikbare weerstandscapaciteit;
  - het achterliggende financieel beleid;
  - de inventarisatie van risico's, de weging en de beheersing.

2. De raad stelt de nota risicomangement en weerstandsvermogen vast.

## Artikel 15 Publieke geldverstrekkingen

1. Het college biedt de nota Publieke geldverstrekkingen aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - het beleid ter versterking van de regie op de geldverstrekkingen en de vergroting van de doelmatigheid
  - het beschreven beleidskader heeft betrekking op de volgende onderwerpen:
    - overheidsopdrachten (inkoop en aanbesteden);
    - subsidie verstrekking;
    - gewaarborgde geldleningen (= garantstellingen);
    - verstrekte geldleningen;
    - deelnemingen;
    - verstrekkingen in de vorm van bijdragen in natura.
2. De raad stelt de nota Publieke geldverstrekkingen vast.
3. Het college biedt de Algemene Subsidie Verordening aan de Raad aan ter vaststelling. In de Algemene subsidieverordening wordt de hoofdstructuur van het subsidieproces neergelegd.
4. Het college biedt de nota inkoop aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de kaders voor het inkopen van leveringen, diensten en werken;
  - de uitgangspunten die de gemeente hanteert bij het inrichten van de inkoopfunctie.
5. De raad stelt de nota Inkoop vast.

## Hoofdstuk 4 Paragrafen

### Artikel 16 Paragrafen algemeen

1. Het college presenteert in aparte paragrafen in de begroting en de jaarstukken respectievelijk de beleidsuitgangspunten en de voortgang en verantwoording voor de volgende beheersmatige activiteiten:
  - lokale heffingen;
  - weerstandsvermogen en risicobeheersing;
  - onderhoud kapitaalgoederen (inclusief investeringen)
  - financiering;
  - bedrijfsvoering;
  - verbonden partijen;
  - grondbeleid.
2. In de begroting en jaarstukken van de gemeente Utrecht wordt in relatie tot de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing de paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid opgenomen.
3. De in artikel 8 lid 4 genoemde specifieke onderwerpen kunnen aanleiding geven tot toevoeging van extra paragrafen.

### Artikel 17 Paragraaf Lokale heffingen

1. In de paragraaf lokale heffingen bij de begroting en de jaarstukken neemt het college de verplichte onderdelen over op grond van artikel 10 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.

### Artikel 18 Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing

1. In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing bij de begroting en de jaarstukken neemt het college naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 11 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - een inventarisatie van de beschikbare en benodigde weerstandscapaciteit;
  - een inventarisatie van de risico's (als geheime bijlage);
  - het beleid omtrent het weerstandsvermogen en risicomangement;
  - een risicokaart waarin alle geïnventariseerde risico's zijn weergegeven naar financiële omvang en mate van waarschijnlijkheid;
  - de mutaties in de risico's ten opzichte van de meest actuele stand van het weerstandsvermogen.

### Artikel 19 Paragraaf Wendbaarheid en weerbaarheid

1. In de paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid bij de begroting en de jaarstukken geeft het college een duiding van de financiële positie om inzicht te geven in de financiële wendbaarheid en weerbaarheid.
2. In de paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid bij de begroting en de jaarstukken verwerkt het college de verplichte onderdelen op grond van artikel 11 lid 2D van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.

## Artikel 20 Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen en investeringen

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 12 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - de voortgang van het geplande onderhoud openbaar groen, water, wegen, kunstwerken, straatmeubilair, riolering, gebouwen;
  - de omvang van het achterstallig onderhoud openbaar groen, water, wegen, kunstwerken, straatmeubilair, riolering, gebouwen.
2. In de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen is een toelichting opgenomen inzake de voorgenomen investeringen (programmabegroting) en de realisatie van de geplande investeringen (jaarstukken).

## Artikel 21 Paragraaf Financiering

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf Financiering naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 13 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - de financierings- en schuldpositie, waaronder:
    - o de financieringsbehoefte en het EMU-saldo;
    - o omvang, samenstelling en ontwikkeling van de netto schuld;
    - o interne rente (conform de vanuit BBV voorgeschreven presentatie);
  - het risicobeheer;
  - verstrekte geldleningen;
  - gewaarborgde geldleningen en verleende garanties;
  - het kas- en saldobehoor.

## Artikel 22 Paragraaf Bedrijfsvoering

1. In de paragraaf bedrijfsvoering in het jaarverslag wordt gerapporteerd over de bij de begroting beschreven onderwerpen aangaande de bedrijfsvoering alsmede over nieuwe ontwikkelingen. Het college stelt de doelen op het gebied van de bedrijfsvoering vast in relatie tot de door de raad periodiek vastgestelde programmadoelstellingen. De raad wordt in de paragraaf bedrijfsvoering geïnformeerd over het actuele beleid.
2. Het college rapporteert in de paragraaf bedrijfsvoering van de begroting en jaarstukken over de voortgang van de onderzoeken naar de doelmatigheid en doeltreffendheid, bedoeld in artikel 213a Gemeentewet, en de uitputting van de bijbehorende budgetten.

## Artikel 23 Paragraaf Verbonden partijen

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf verbonden partijen naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 15 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - toelichting op nieuwe verbonden partijen;
  - het beëindigen van bestaande verbonden partijen;
  - het wijzigen van bestaande verbonden partijen;
  - eventuele problemen bij bestaande verbonden partijen.

## Artikel 24 Paragraaf Grondbeleid

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf grondbeleid naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 16 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - de verwerving van gronden;
  - de relaties van het grondbeleid met de programma's;
  - grondexploitatiecomplexen met een looptijd langer dan 10 jaar (richttermijn);
  - de toegerekende rente;
  - de gehanteerde disconteringsvoet voor het berekenen van de contante waarde ten behoeve van het treffen van een verliesvoorziening bij verlieslatende grondexploitaties.
  
2. De te verwachten resultaten in de paragraaf grondbeleid zijn opgenomen tegen nominale waarde.

## Hoofdstuk 5. Financiële organisatie en financieel beheer

### Artikel 25 Interne controle

1. Het college draagt ten behoeve van het getrouwe beeld en de rechtmatigheid van de jaarrekening zorg voor een adequate administratieve organisatie en interne controle. Bij afwijkingen, geconstateerd bij interne controles, neemt het college maatregelen tot herstel.
2. In de paragraaf bedrijfsvoering besteedt het college aandacht aan de administratieve organisatie en de interne controlemaatregelen, en legt hij verantwoording af over het gevoerde interne controlebeleid.

### Artikel 26 Administratie

1. De administratie is zodanig van opzet en werking, dat zij in ieder geval dienstbaar is voor:
  - het sturen en het beheersen van activiteiten en processen in de gemeente als geheel en in de organisatieonderdelen;
  - het verstrekken van informatie over ontwikkelingen in de omvang van activa voorraden, vorderingen en schulden, enzovoorts;
  - het verschaffen van informatie aan de budgethouders en voor het maken van kostencalculaties;
  - het bevorderen van de rechtmatigheid, de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde bestuur in relatie tot de gestelde beleidsdoelen, de begroting en ter zake geldende wet- en regelgeving;
  - het afleggen van verantwoording over de rechtmatigheid, de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde bestuur in relatie tot de gestelde beleidsdoelen, de begroting en ter zake geldende wet- en regelgeving;
  - de controle van de registratie van gegevens als zodanig en van de daaraan ontleende informatie alsmede voor de controle op de rechtmatigheid, de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde bestuur in relatie tot de gestelde beleidsdoelen.

### Artikel 27 Financiële administratie

1. Het college draagt er zorg voor dat:
  - de inrichting en de werking van de financiële administratie voldoet aan het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten en andere relevante wet- en regelgeving;
  - de vereiste informatie verstrekt wordt aan het rijk, de provincie en de Europese Unie, alsmede aan andere instellingen die specifieke verantwoordingsverplichtingen opleggen aan gemeenten.

## Artikel 28 Registratie bezittingen, activa en vermogen

1. Het college draagt zorg voor een actuele en volledige registratie van bezittingen. In de registratie worden ook opgenomen niet-geactiveerde kunstvoorwerpen met cultuurhistorische waarde en de niet- of netto geactiveerde investeringen in de openbare ruimte.
2. Het college draagt er zorg voor, dat de registratie en de ontwikkeling van de bezittingen en het vermogen van de gemeente systematisch worden gecontroleerd, met dien verstande dat de waardepapieren, de voorraden, de uitstaande leningen, de (debiteuren-)vorderingen, de liquiditeiten, de opgenomen leningen en de (crediteuren-)schulden jaarlijks worden gecontroleerd en registergoederen en bedrijfsmiddelen tenminste eenmaal in de vier jaar.
3. Bij afwijkingen in de registratie van bezittingen neemt het college maatregelen voor herstel van de tekortkomingen. De resultaten van de controle en eventuele plannen van verbetering worden ter kennisgeving aan de raad aangeboden.

## Artikel 29 Financiële organisatie

1. Het college draagt de zorg voor en legt vast:
  - de indeling van de gemeentelijke organisatie en de toewijzing van de gemeentelijke taken aan de organisatieonderdelen;
  - de scheiding van taken, functies, bevoegdheden, verantwoordelijkheden, zodat aan de eisen van interne controle wordt voldaan en de betrouwbaarheid van de verstrekte informatie aan beleids- en beheersorganen is gewaarborgd;
  - de verlening van mandaten en volmachten voor het aangaan van verplichtingen ten laste van de toegekende budgetten en investeringskredieten;
  - de regels voor de opdrachtverlening en de verrekening van leveringen tussen de organisatieonderdelen van de gemeente;
  - de te maken afspraken met de organisatieonderdelen over de te leveren prestaties, de daarvoor beschikbare middelen en de wijze en frequentie van rapportage over de voortgang van de activiteiten en uitputting van middelen;
  - de regels voor de verlening van décharge over het gevoerde beheer van de organisatieonderdelen.

## Slotbepalingen

### Artikel 30 Intrekken oude verordening en overgangsrecht

De Financiële verordening 2013 gemeente Utrecht wordt ingetrokken, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de programmabegroting, jaarstukken en uitvoeringsinformatie over het jaar 2016.

### Artikel 31 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking per 1 januari 2017, met dien verstande dat de programmabegroting, de jaarstukken en de uitvoeringsinformatie met ingang van het jaar 2017 voldoen aan de bepalingen in deze verordening.

### Artikel 32 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als 'Financiële verordening gemeente Utrecht'.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>

De griffier,  
mr. M. van Hall CMC

De burgemeester,  
mr. J.H.C. van Zanen

# Toelichting op de artikelen Financiële Verordening

## Artikel 1 Definities

Rechtmatigheid: De relevante wet- en regelgeving kan voor een gemeente betrekking hebben op een zeer omvangrijk gebied. Raadsbesluiten en gemeentelijke verordeningen behoren in ieder geval tot dat gebied. Dat geldt ook voor collegebesluiten.

## Artikel 2 Beleidscyclus

De invulling van de beleidscyclus staat onder invloed van tal van factoren. Zowel inhoudelijke als praktische. Zo beïnvloedt de start van een nieuwe bestuursperiode met een nieuw programma de invulling van de cyclus. Ook goede aansluiting op essentiële externe ramingsinformatie is een belangrijke factor.

Hoewel bepaalde onderdelen –mede door wettelijke termijnen– redelijk vast liggen, vraagt de precieze invulling van de cyclus en vooral de verbinding tussen de verschillende instrumenten afstemming tussen college en raad. In de beleidscyclus staat de kaderstelling in meerjarig financieel perspectief centraal.

## Artikel 3 Voorjaarsnota

De Voorjaarsnota wordt opgesteld als voorbereiding op de programmabegroting. Het financiële beeld dat de basis is voor onze uitgangspunten en keuzes voor de volgende Programmabegroting wordt daarin geactualiseerd.

## Artikel 4 Programmabegroting

Artikel 4 bevat een aantal bepalingen over de inrichting van de begroting waarin de kaderstellende functie van de raad tot uiting komt. De raad legt op basis van dit artikel een belangrijk deel van de structuur van de begroting vast, evenals de kengetallen waarop de raad wil sturen en controleren. De gemeente bepaalt zelf het aantal en de inhoud van de programma's van de begroting en kan daardoor de begrotingsopzet aanpassen aan de eigen politiek–bestuurlijke wensen. Omdat er een politiek bestuurlijke keuze ten grondslag ligt aan de indeling van de programma's, stelt de raad de indeling vast. De programma's zijn leidend op beleidsniveau.

Een programma is gebaseerd op de drie w–vragen:

- wat willen we bereiken;
- wat gaan we daar voor doen;
- wat mag dat kosten.

Vooraf voor de eerste twee vragen zullen in de praktijk indicatoren nodig zijn. Aan de hand van die indicatoren kan de raad zijn kaderstellende functie vervullen. Ook dienen zij om de raad de gelegenheid te bieden zijn controlerende functie in te vullen door de uitkomsten en resultaten van de programma's te beoordelen.

## Artikel 5 Bestuursrapportage

Het college informeert de raad over majeure afwijkingen van de uitvoering en de bijstelling van het beleid ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting door de raad in de bestuursrapportages. Majeure afwijkingen kunnen gevoed worden door politiek–bestuurlijke overwegingen. Financieel gezien wordt voor majeure majeure afwijkingen de volgende richtlijnen aangehouden:

- financiële afwijkingen van meer dan 10% van de lasten/baten per programma en/of
- een afwijking groter dan € 500.000 ten opzichte van de begrote lasten of baten per programma.
- Een afwijking groter dan € 100.000 per prestatiedoelstelling

De prognose voor het lopende begrotingsjaar in de bestuursrapportages kunnen naast de jaarstukken van het afgelopen jaar mede een belangrijke basis zijn voor het inzicht voor en het opstellen van de komende begroting.

#### **Artikel 6 Jaarlijkse verantwoording**

Artikel 6 is het sluitstuk van de begrotingscyclus, de verantwoording over de begrotingsuitvoering voor het college, c.q. de controle van de raad daarop.

#### **Artikel 7 Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling**

De raad stelt budgetten beschikbaar voor de uitvoering van de grondexploitatiebegroting. Jaarlijks vindt een herziening plaats van de grondexploitatiebegroting. Een jaarlijkse herziening sluit aan bij de gemeentelijke begrotingssystematiek.

#### **Artikel 8 Financiële positie**

De raad geeft in dit artikel de uitgangspunten aan die het college voor de uiteenzetting van de financiële positie en de meerjarenramingen moet volgen.

Er is voor gekozen om het ontwikkelen en periodiek actualiseren van de onderliggende beleidskaders niet door middel van de verordening aan vaste termijnen te verbinden. Dit is sterk onderwerp- en situatie-afhankelijk. Zo kan bijvoorbeeld de actualiteit om vernieuwing van beleid vragen. In andere gevallen kan beleidsontwikkeling verbonden zijn aan de raadsyclus (bijv. belastingbeleid) of de jaarcyclus (bijv. weerstandsvermogen).

#### **Artikel 9 Grondbeleid**

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling vraagt bestuurlijke keuzes en kaders. Dat geldt ook voor het verwerklijken van die ontwikkeling. Bij de verwerklijking gaat het om planologische voorbereiding, het verwerven van gronden, opstellen van contracten, civieltechnische werken en het (doen) realiseren. Dit brengt bijvoorbeeld keuzes met zich mee als gevolg van landelijk beleid, over de positie die de gemeente inneemt (actief of meer faciliterend), en rond kostenverhaal.

Ontwikkelingsvisies beslaan doorgaans een lange periode en ook in het grondbeleid is consistentie een belangrijke factor. Dit maakt dat ook de nota grondbeleid voor een langere termijn wordt vastgesteld. Belangrijk voor de actualiteit van de nota is dat een beleidsevaluatie plaats vindt zodra de (verwachte) ontwikkelingen daar aanleiding toe geven. Het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling gaat in op de gevolgen van de actualiteiten die zich jaarlijks voordoen.

#### **Artikel 10 Kapitaalgoederen en investeringen**

De verordening moet volgens artikel 212 Gemeentewet in elk geval bevatten de "regels voor waardering en afschrijving activa". Lid 3 schrijft voor dat het college hiertoe een nota waarderen en afschrijven voorlegt aan de Raad.

In lid 5 wordt het college opgedragen om met inachtneming van wettelijke en maatschappelijke normen gemeentebrede regels aan te bieden met betrekking tot de afschrijvingstermijnen.

Tevens wordt hier expliciet vastgelegd hoe de raad bij het vaststellen van de financiële positie, de investeringskredieten autoriseert. De autorisatie van deze kredieten zou anders als gevolg van het door gemeenten gehanteerde lasten en batenstelsel buiten de boot vallen. Investerings van gemeenten worden voornamelijk geactiveerd en drukken zodoende in het jaar van aanschaf niet op de onder de programma's verantwoorde lasten.

## **Artikel 11 Reserves**

Met de bepaling van (globale) kaders rond de omvang van het eigen vermogen stuurt de raad op bijvoorbeeld de gewenste dekking van risico's of het bestemmen van ruimte voor specifieke doelen of maatschappelijke investeringen.

In het BBV is een kader voor reserves opgenomen. In dit artikel van de verordening geeft de raad expliciet invulling aan de regels rond reserves.

Voor de reserves biedt vooral de jaarcyclus bij uitstek de gelegenheid om de actuele ontwikkelingen te volgen en te toetsen aan de geformuleerde uitgangspunten. De verdere ontwikkeling van beleid kan dan ook gestalte krijgen in het onderdeel reserves bij de begroting en jaarstukken.

## **Artikel 12 Lokale heffingen, tarieven en kostprijs**

De nota lokale heffingen beschrijft de actuele kaders voor het beleid. Doel van de nota is het formaliseren van de gemeentelijke beleidslijn. Het vormt de basis voor de gemeentelijke belastingheffing voor de komende periode.

Artikel 212 Gemeentewet vereist dat de verordening minimaal de grondslagen bevat voor de berekening van de door het gemeentebestuur in rekening te brengen tarieven (art 229b GW) en heffingen (art 15.33 Wet milieubeheer).

### *Kostprijsberekening*

Om de raad op eenvoudige wijze meer inzicht te geven in de totale kosten van de overhead voor de gehele organisatie wordt in het nieuwe BBV voorgeschreven dat in het programmaplan een apart overzicht moet worden opgenomen van de kosten van de overhead oftewel het taakveld '04 ondersteuning organisatie'. In de overige programma's worden alleen de kosten opgenomen die betrekking hebben op het primaire proces. Het BBV hanteert als definitie van overhead: alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces.

### *Generieke overhead*

Generieke overhead bevat de overhead van diensten die voor de gehele gemeentelijke organisatie ingezet worden. Op basis van de wettelijke voorschriften mag hiervan een deel worden toegerekend aan de heffingen met kostendekkende tarieven. De formatie wordt hierbij als verdeelsleutel gehanteerd.

### *Decentrale overhead*

Decentrale overhead betreft de overheadkosten van een organisatieonderdeel. Deze wordt ook aan de tarieven toegerekend. Om zoveel als mogelijk consistentie te bereiken in de toerekening, wordt als hoofdregel voor deze overhead ook fte als verdeelsleutel gehanteerd.

Vanwege de specifieke kostenstructuur van de in art 12 lid 6 genoemde retributies worden voor de decentrale overhead verdeelsleutels toegepast die zich het beste verhouden met de specifieke dienstverlening.

## **Artikel 13 Financieringsfunctie**

De financieringsfunctie (treasury) is een belangrijk onderdeel van het middelenbeheer. Gezien de operationele kwetsbaarheid van deze functie bevat artikel 212 het expliciete voorschrift dat de verordening een onderdeel over de financieringsfunctie heeft. In dit artikel wordt uitvoering gegeven aan artikel 212, tweede lid onder c. Het gaat om de kaders voor het uitvoeren van de financieringsfunctie. Het eerste lid van het artikel draagt het college op nadere regels uit te werken die met name protocollen bevat voor de dagelijkse uitvoering. De uitvoering van de financieringsfunctie

komt aan de orde in de financieringsparagraaf in de begroting en de rekening zoals die in het Besluit begroting en verantwoording is voorgeschreven.

#### **Artikel 14 Weerstandsvermogen en risicomanagement**

De nota Risicomanagement en weerstandsvermogen gaat in op de manier waarop binnen de gemeente Utrecht risico's geïnventariseerd, gewogen en beheerst worden. Ook wordt aangegeven welk vermogen nodig is om gebeurtenissen financieel het hoofd te bieden.

#### **Artikel 15 Publieke geldverstrekkingen**

Subsidies vormen een belangrijk instrument bij het realiseren van de door de raad geformuleerde programmadoelstellingen. Artikel 4.23 Algemene wet bestuursrecht vereist dat een subsidie slechts door een bestuursorgaan kan worden verstrekt op grond van een wettelijk voorschrift. Het voorschrift moet regelen voor welke activiteiten subsidies kunnen worden verstrekt. Dit artikel draagt het college op te zorgen voor een adequate toetsingskaders bij verlening van subsidies.

De regels waarborgen het handelen in overeenstemming met de regels hiervoor van de Europese Unie en de geldende Algemene Subsidieverordening van de gemeente Utrecht.

De inkoop van goederen en diensten en de aanbesteding van werken beslaat een fors deel van het gemeentelijke budget en is in bepaalde gevallen een kwetsbare activiteit. In die zin zijn intern- en administratief-organisatorische regels te zien als een vorm van risicobeheersing. De aansprakelijkheid kan worden beperkt en jegens derden wordt rechtszekerheid gecreëerd.

#### **Artikel 16 Paragrafen algemeen**

De paragrafen die deel uitmaken van begroting en jaarstukken behandelen onderwerpen die (voor de raad) belangrijk zijn voor het inzicht in de financiële positie. Via de paragrafen kan de raad beleidsuitgangspunten voor beheersmatige activiteiten en lokale heffingen vaststellen. Een aantal van deze activiteiten en de (minimale) inhoud van de paragrafen is wettelijk voorgeschreven. Hieraan kan op grond van eigen prioriteit extra inhoud worden toegevoegd en/of kunnen extra paragrafen worden gedefinieerd. In de Utrechtse programmabegroting zijn extra paragrafen investeringen en Wendbaarheid/weerbaarheid opgenomen.

Een beperkende factor bij de openbare informatievoorziening in bepaalde paragrafen kan zijn dat deze geen schade mag toebrengen aan de belangen van de gemeente. Indien nodig legt het college geheimhouding op conform artikel 25 gemeentewet.

#### **Artikel 17 Paragraaf Lokale heffingen**

De paragraaf lokale heffingen bij de begroting en jaarstukken is het geschikte instrument om de bestaande beleidsuitgangspunten te toetsen en/of bij te sturen.

#### **Artikel 18 Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing**

In het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten is in artikel 11 lid 2 voorgeschreven welke informatie de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing in elk geval moet bevatten.

#### **Artikel 19 Paragraaf Wendbaarheid en Weerbaarheid**

De paragraaf 'wendbaarheid en weerbaarheid' is sinds het jaar 2014 toegevoegd aan de Programmabegroting en de jaarstukken. Het doel van deze paragraaf is om met een aantal relevante indicatoren een stand van zaken aan te geven en mogelijkheden om de financiële weerbaarheid en wendbaarheid te versterken aan te duiden.

De weerbaarheid geeft de financiële positie van de gemeente weer en de wendbaarheid geeft de mate waarin de gemeente zich aan kan passen aan gewijzigde omstandigheden weer.

Het Besluit Begroten en Verantwoorden schrijft in artikel 11 lid 2d een aantal kengetallen voor welke opgenomen dienen te worden in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing. In overleg met de Provincie is overeengekomen dat deze kengetallen opgenomen kunnen worden in de paragraaf Wendbaarheid en weerbaarheid, omdat ze op deze plaats van samenhang en duiding kunnen worden voorzien.

#### **Artikel 20 Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen en investeringen**

In deze paragraaf wordt het totaalbeeld van het onderhoudsprogramma en het investeringsprogramma weergegeven. De onderliggende beleidsnota's inzake de kapitaalgoederen vormen de basis voor het investeringsprogramma. Dit investeringsprogramma is onderverdeeld in onderhoudslasten, vervangingsinvesteringen en uitbreidingsinvesteringen. In de programmabegroting en jaarstukken worden de investeringen in een aparte bijlage getoond.

#### **Artikel 21 Paragraaf Financiering**

De basis voor dit artikel is gelegen in artikel 13. Artikel 20 regelt over welke feiten inzake het financieel beheer van de financieringsfunctie de raad in elk geval in de verplichte paragraaf financiering bij de begroting en jaarstukken wordt geïnformeerd.

#### **Artikel 22 Paragraaf Bedrijfsvoering**

Het domein van de ambtelijke organisatie is de verantwoordelijkheid van het college. Beleid op dit gebied wordt in de eerste plaats vormgegeven door het college. Bedrijfsvoering is echter van belang voor de raad omdat het welslagen van de programma's afhankelijk is van de resultaatgerichtheid en effectiviteit van de ambtelijke organisatie.

De raad kan invulling geven aan zijn eigen informatiebehoefte over de middelen en de bedrijfsvoering. Deze informatiebehoefte dient vooraf kenbaar gemaakt te worden aan het college.

#### **Artikel 23 Paragraaf Verbonden partijen**

Artikel 15 Besluit Begroten en Verantwoorden schrijft voor welke informatie verplicht opgenomen moet worden in de paragraaf verbonden partijen:

- a. de visie op en de beleidsvoornemens omtrent verbonden partijen;
- b. de lijst van verbonden partijen, die wordt onderverdeeld in:
  - gemeenschappelijke regelingen;
  - vennootschappen en coöperaties;
  - stichtingen en verenigingen;
  - overige verbonden partijen.
- c. de lijst van verbonden partijen.

In de lijst van verbonden partijen wordt ten minste de volgende informatie opgenomen:

- a. de wijze waarop de provincie onderscheidenlijk de gemeente een belang heeft in de verbonden partij en het openbaar belang dat ermee gediend wordt;
- b. het belang dat de provincie onderscheidenlijk de gemeente in de verbonden partij heeft aan het begin en de verwachte omvang aan het einde van het begrotingsjaar;
- c. de verwachte omvang van het eigen vermogen en het vreemd vermogen van de verbonden partij aan het begin en aan het einde van het begrotingsjaar;
- d. de verwachte omvang van het financiële resultaat van de verbonden partij in het begrotingsjaar;
- e. de eventuele risico's, als bedoeld in artikel 11, eerste lid, onderdeel b, van de verbonden partij voor de financiële positie van de provincie onderscheidenlijk gemeente.

#### **Artikel 24 Paragraaf Grondbeleid**

In de paragraaf grondbeleid bij begroting en jaarstukken kan de uitvoering van het grondbeleid tussentijds worden gevolgd. Deze omvat dan ook de financiële ontwikkeling, de verantwoording van de ontwikkelingen in de grondexploitatie.

#### **Artikel 25 Interne controle**

Interne controle is het proces of het stelsel van middelen, maatregelen en procedures dat erop gericht is een redelijke zekerheid te krijgen over het bereiken van doelstellingen in de volgende categorieën:

- de effectiviteit en efficiëntie van bedrijfsprocessen;
- de betrouwbaarheid van de (financiële) informatieverzorging en
- de naleving van relevante wet- en regelgeving.

Deze interne controle staat ook wel bekend als: interne beheersing.

De raad legt in dit artikel enkele basiscondities vast voor de interne controle. Daarmee verkrijgt de raad de zekerheid dat het college aan de eisen, genoemd in met name artikel 5, eerste lid, zal kunnen voldoen. De verordening geeft in het eerste lid aan het college de opdracht voor de inrichting van de financiële organisatie maatregelen te treffen op het gebied van interne controle, zoals een adequate functiescheiding, deugdelijke interne kaders uitgewerkt in uitvoerbare regels en procedures, waarborgen van de naleving van de regels en deugdelijke informatievoorziening.

#### **Artikel 26 Administratie**

In artikel 25 worden de kaders gegeven voor de inrichting van administraties van de gemeente. In hoofdlijnen wordt opgedragen welke gegevens moeten worden vastgelegd en aan welke eisen de vastgelegde gegevens moeten voldoen. Deze verordening regelt niet –inherent aan het dualisme– de regels en activiteiten die daarvoor in de uitvoering nodig zijn. Dat is een taak van het college. Deze zal deze zaken wel in een besluit moeten vastleggen voor de aansturing van de ambtelijke organisatie. Een en ander geldt ook voor artikel 26,27 en 28.

#### **Artikel 27 Financiële administratie**

Een belangrijk onderdeel van de administratie is de financiële administratie.

Bij algemene maatregel van bestuur stelt het Rijk eisen aan de verantwoordingsinformatie van gemeenten. In het Besluit begroting en verantwoording zijn onder andere waarderingsgrondslagen, balansindeling en verplicht op te leveren financiële gegevens vastgelegd. Vanuit de financiële administratie moeten gegevens worden aangeleverd voor de financiële verantwoordingsinformatie aan de raad, maar ook aan gedeputeerde staten, in hun rol als toezichthouder, het Rijk en de Europese Unie.

#### **Artikel 28 Registratie bezittingen en activa**

Voor een goed beeld van de financiële positie is een volledige registratie van de gemeentelijke bezittingen onontbeerlijk. Om te garanderen dat de registratie actueel en juist is, wordt in dit artikel het college opgedragen periodiek de registratie te controleren en bij afwijkingen maatregelen tot herstel te treffen.

#### **Artikel 29 Financiële organisatie**

In dit artikel worden uitgangspunten voor de inrichting van de financiële organisatie gegeven, waaraan het college bij het stellen van regels voor de ambtelijke organisatie invulling moet geven. De uitgangspunten vormen kaders voor het college, waaraan hij zich moet houden.

In de onderdelen a. en b. worden eisen gesteld aan de toedeling van taken aan organisatieonderdelen van de gemeente en de toewijzing van functies aan functionarissen. Voor de eisen van interne controle (artikel 24, onder b.) geldt de toelichting van artikel 6.

In de onderdelen c. t/m f. worden eisen gesteld aan de budgettoedeling en de verantwoording daarover.

#### **Artikel 30 Intrekking oude verordening**

Deze verordening treedt in de plaats van de Financiële verordening 2013 op grond van het oude artikel 212 Gemeentewet opgestelde verordening. De Financiële verordening 2013 komt hiermee te vervallen.

#### **Artikel 31 Inwerkingtreding**

De wetgever heeft bepaald, dat de Financiële verordening 2017 artikel 212 Gemeentewet het begrotingsjaar 2017 van toepassing moet zijn. De Financiële verordening 2013 blijft nog van kracht op de begroting en jaarstukken van 2016.

#### **Artikel 32 Citeertitel**

In dit artikel wordt de naam gegeven, waarmee men in de gemeentelijke stukken naar deze verordening kan verwijzen.

# *Financiële verordening 2017 gemeente Utrecht*

(raadsbesluit van 8 december 2016)

De raad van de gemeente Utrecht;  
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 20 september 2016  
16.507030;  
gelet op artikel 212 van de Gemeentewet;  
gezien het advies van de subcommissie financiën en controle;  
besluit vast te stellen de Verordening financieel beleid en Beheer gemeente Utrecht.

## Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

### Artikel 1 Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- Actief grondbeleid:  
het beleid waarin de gemeente zelf grond koopt, deze de bouw- en woonrijp maakt en deze verkoopt of in erfpacht uitgeeft aan ontwikkelaars, aannemers en particulieren;
- Administratie:  
het systematisch verzamelen, vastleggen, verwerken en verstrekken van informatie ten behoeve van het besturen, het functioneren en het beheersen van (onderdelen van) de organisatie van de gemeente Utrecht en ten behoeve van de verantwoording die daarover moet worden afgelegd;
- Administratieve organisatie:  
het stelsel van organisatorische maatregelen gericht op het tot stand brengen en het in stand houden van de goede werking van de bestuurlijke en ambtelijke informatieverzorging ten behoeve van de verantwoordelijke leiding;
- Bouwgrond in exploitatie:  
gronden in eigendom van de gemeente, waarvoor de raad een grondexploitatiecomplex en een grondexploitatiebegroting heeft vastgesteld;
- Doelmatigheid:  
het streven om met een zo beperkt mogelijke inzet van de beschikbare middelen het gewenste resultaat te bereiken;
- Doeltreffendheid:  
de mate waarin de beoogde maatschappelijke effecten van het beleid ook daadwerkelijk worden bereikt;

- Faciliterend grondbeleid:  
de bouwka­vel is in het bezit van een private partij (ontwikkelaar, particulier, etc.) en wordt door deze partij ontwikkeld. De gemeente treedt alleen op als overheid, die de plannen van private partijen faciliteert als daarvoor een bestemmingswijziging noodzakelijk is;
- Financiële administratie:  
het onderdeel van de administratie dat omvat het systematisch maken en verwerken van aantekeningen betreffende de financiële gegevens van (onderdelen van) de organisatie van de gemeente Utrecht, teneinde te komen tot een goed inzicht in:
  - o de financieel–economische positie;
  - o het financiële beheer;
  - o de uitvoering van de begroting;
  - o het afwikkelen van vorderingen en schulden;
 alsmede tot het afleggen van rekening en verantwoording daarover;
- Financieel beheer:  
het uitoefenen van bestuur over en toezicht op het beheer van middelen en de uitoefening van rechten van de gemeente Utrecht;
- Grondexploitatiebegroting:  
De financiële vertaling van een grondexploitatiecomplex, waarbij de kosten en opbrengsten gefaseerd zijn in de tijd, met een richttermijn van 10 jaar;
- Grondexploitatiecomplex:  
een ruimtelijk plan voorzien van een financiële vertaling;
- Netto schuld:  
bruto schuld minus de omvang van de geldelijke bezittingen die niet zijn ingezet voor de publieke taak. Onder bruto schuld wordt verstaan het totaal van langlopende leningen, kortlopende schulden, crediteuren en overlopende passiva. Onder geldelijke bezittingen die niet zijn ingezet voor de publieke taak wordt verstaan het totaal van langlopende uitzettingen, vorderingen, liquide middelen en overlopende activa;
- Organisatieonderdeel:  
organisatorische eenheid, onder leiding van een integraal resultaat verantwoordelijk manager (IRM) binnen de gemeentelijke organisatie die als zodanig een eigen verantwoordelijkheid aan het college heeft;
- Rechtmatigheid:  
het in overeenstemming zijn met geldende wet- en regelgeving, waaronder gemeentelijke verordeningen, raadsbesluiten en collegebesluiten;
- Verbonden partijen:  
die partijen waarmee de gemeente een bestuurlijke relatie heeft én waarin zij een financieel belang heeft;

## Hoofdstuk 2 Begroting en verantwoording

### Artikel 2 Beleidscyclus

1. Het college biedt de raad de volgende documenten aan
  - de voorjaarsnota (Jaar T);
  - de programmabegroting (Jaar T+1);
  - 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage (jaar T);
  - de jaarstukken (jaar T-1) die bestaan uit het jaarverslag en de jaarrekening;
  - het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling (jaar T).
2. In deze jaarcyclus biedt het college de raad de volgende producten aan op de volgende momenten:
  - uiterlijk 1 juni de voorjaarsnota (jaar T+1) met de eerste bestuursrapportage (jaar T);
  - uiterlijk 1 juni de jaarstukken (jaar T-1);
  - uiterlijk 1 juni het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling (Jaar T) ;
  - uiterlijk 1 oktober de programmabegroting (jaar T+1);
  - uiterlijk 1 oktober de tweede bestuursrapportage (jaar T) .
3. De raad stelt de voorjaarsnota uiterlijk 14 juli vast, gelijktijdig met de jaarstukken, de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage en het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling.
4. De raad stelt de programmabegroting uiterlijk 14 november vast, gelijktijdig met de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage.

### Artikel 3 Voorjaarsnota

1. Het college biedt de raad de uitgangspunten aan voor het volgende begrotingsjaar en de drie daarop volgende jaren. Hierbij worden de bevindingen betrokken uit de actuele bestuursrapportage over de uitvoering van de lopende begroting en uit de jaarstukken van het afgelopen begrotingsjaar.

### Artikel 4 Programma begroting

1. De raad stelt per programma, voor het betreffende begrotingsjaar, vast:
  - de beoogde maatschappelijke effecten uitgedrukt in indicatoren;
  - de wijze waarop ernaar gestreefd zal worden die effecten te bereiken;
  - de baten en lasten per programma;
  - toevoegingen en onttrekkingen aan reserves.
2. Tevens geeft de raad per programma
  - voor de drie opvolgende jaren een globaal overzicht beoogde effecten en baten en lasten in de toekomst;
  - de relevante beleidsmatige kaders waarbinnen het programma uitgevoerd dient te worden.

3. Het college stelt, naast de verplicht voorgeschreven indicatoren op grond van de BBV artikel 25 lid 2A, per programma indicatoren voor met betrekking tot de beoogde maatschappelijke effecten en de wijze waarop ernaar gestreefd zal worden die effecten te bereiken.
4. In de programmabegroting wordt een overzicht opgenomen van economische activiteiten die in het algemeen belang als bedoeld in artikel 25h lid 5 van de Mededingingswet onder de integrale kostprijs worden aangeboden (Wet Markt en Overheid).
5. De raad autoriseert met het vaststellen van de begroting de baten en de lasten per programma en de investeringskredieten.
6. De raad is bevoegd gedurende het jaar de begroting aan te passen voor zover de begroting wijzigt op het niveau van
  - de baten en lasten van een programma;
  - de onttrekkingen of toevoegingen in de reserves.
7. De begroting kan door de raad worden gewijzigd als gevolg van
  - een beleidsinhoudelijke aanpassing;
  - een financieel technische aanpassing die geen invloed heeft op de uitvoering van de in de programmabegroting gemaakte afspraken.
8. Het college is bevoegd tot het onderverdelen van taakvelden naar activiteiten (producten) ten behoeve van nadere sturing door het college.
9. De raad wordt geïnformeerd over de nadere verdeling van de taakvelden bij de programmabegroting.

## Artikel 5 Bestuursrapportage

1. De inrichting van de bestuursrapportage sluit aan bij de programma-indeling van de begroting.
2. Het college informeert de raad door middel van een bestuursrapportage over de majeure afwijkingen en bijsturingvoorstellen op basis van de verwachte realisatie van de begroting.
3. De bestuursrapportage gaat in op afwijkingen van de uitvoering en de bijstelling van het beleid ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting door de raad. Bij de behandeling van de bestuursrapportages in de raad doet het college voorstellen voor het wijzigen van de geautoriseerde budgetten en de investeringskredieten en het bijstellen van het beleid.
4. De bestuursrapportage wordt op twee momenten in het jaar aangeboden aan de raad. Het eerste moment is bij de aanlevering van de voorjaarsnota. Het tweede moment is bij de programmabegroting.

## Artikel 6 Jaarlijkse verantwoording

1. Het college legt verantwoording af over de uitvoering van de programma's. In de verantwoording is opgebouwd uit een beleidsmatig en een financieel deel.

2. In de beleidsmatige verantwoording geeft het college per programma aan:
  - welke effecten zijn bereikt hoe de resultaten zich verhouden tot de in de begroting gestelde doelen;
  - op welke wijze de effecten zijn bereikt;
  - de gerealiseerde baten en lasten;
  - toevoegingen en onttrekkingen aan reserves;
  - de relevante beleidsmatige kaders waarbinnen het programma uitgevoerd is.
3. In het financiële deel van de verantwoording geeft het college een overzicht van:
  - de balans;
  - de staat van baten en lasten per programma;
  - een toelichting op de hiervoor vermelde onderdelen.
4. Het college draagt zorg voor het verzamelen en vastleggen van gegevens over de maatschappelijke effecten, en de wijze waarop deze gerealiseerd worden, opdat de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid zoals vastgesteld door de raad, kunnen worden getoetst.

## Artikel 7 Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling

1. Het college stelt jaarlijks een Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling op. Hierin wordt een geactualiseerde stand gegeven van alle grondexploitatie projecten. In het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling wordt een inhoudelijke analyse gegeven op het terrein van woningbouw, commercieel vastgoed en stedelijke vernieuwing.
2. In het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling wordt een actualisatie van alle lopende grondexploitatiebegrotingen gegeven. De raad autoriseert de bijgestelde begroting voor de grondexploitatie.

## Hoofdstuk 3 Financieel beleid

### Artikel 8 Financiële positie

1. Het college draagt er zorg voor, dat besluiten van de raad in de uiteenzetting van de financiële positie en de meerjarenramingen zijn opgenomen.
2. Het college stelt regels die waarborgen dat de uitvoering van de begroting rechtmatig, doelmatig en doeltreffend verloopt.
3. Het college draagt er zorg voor dat de lasten van de programma's zoals geautoriseerd in de (gewijzigde) begroting niet worden overschreden.
4. Het college stelt kaders in afzonderlijke nota's ten behoeve van het financieel beleid op en legt deze ter vaststelling voor aan de raad. De kaders worden op de momenten aangeboden indien de actualiteit hiertoe aanleiding geeft.

### Artikel 9 Grondbeleid

1. Het college biedt een nota grondbeleid aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - te voeren grondbeleid van de gemeente in relatie met de programma's van de begroting;
  - de strategische visie van het grondbeleid van de gemeente;
  - het proces van verwerving en uitgifte van gronden in vol eigendom of erfpacht;
  - de verwerking van de bovenwijkse voorzieningen;
  - de systematiek ten aanzien van winstneming op nog lopende projecten ;
  - het beleid met betrekking tot de verwerking van voorbereidingskosten;
  - het beleid en de methodiek omtrent de toe te rekenen rente aan Bouwgrond in Exploitatie.
2. De raad stelt de nota grondbeleid vast.

### Artikel 10 Kapitaalgoederen en investeringen

1. Het college biedt meerjarige (integrale) beleidsplannen inzake het onderhoud kapitaalgoederen aan op het moment dat dit noodzakelijk is, op basis van de actualiteit. In deze nota's wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - Het onderhoudsniveau van groen, water, wegen, riolering en gebouwen;
  - de kaders voor de inrichting van het onderhoud;
  - de beoogde onderhoudskwaliteit;
  - de normkostensystematiek;
  - het hieraan gerelateerde meerjarige budgettaire beslag.
2. De raad stelt de meerjarige (integrale) beleidsplannen inzake onderhoud kapitaalgoederen vast.

3. Het college biedt de nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de grondslagen voor waardering en activering van vaste activa;
  - de afschrijvingsmethode van vaste activa;
  - het moment waarop de afschrijving van vaste activa begint.
4. De raad stelt de nota Waarderen, activeren en afschrijven vaste activa vast.
5. Voor de exacte afschrijvingstermijn en -methode per actief stelt het college een tabel vast, onderhoud deze en past deze toe. De raad wordt geïnformeerd over de afschrijvingstabel.
6. De raad autoriseert met het vaststellen van de financiële positie in de programmabegroting de investeringsruimte per programma.
7. Voor een investering waarvan het investeringskrediet niet met het vaststellen van de begroting is geautoriseerd, legt het college vooraf aan het aangaan van verplichtingen een investeringsvoorstel aan de raad voor.

## Artikel 11 Reserves

1. Het college biedt de nota reserves aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de gewenste informatie ten behoeve van een nieuw in te stellen reserve;
  - het aantal reserves, de maximale en minimale hoogte en de looptijd;
  - het niveau waarop de bestemmingsreserves worden ingesteld;
  - de niet bestede middelen uit de bestemmingsreserves;
  - het proces van de jaarlijkse beoordeling van de reserves;
  - het proces van de toegestane toevoegingen en onttrekkingen;
  - de rentetoerekening aan reserves.
2. De raad stelt de nota reserves vast.
3. Nieuwe reserves worden ingesteld bij expliciet raadsbesluit.

## Artikel 12 Lokale heffingen, tarieven en kostprijs

1. Het college biedt de nota lokale heffingen aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de samenstelling van het pakket aan gemeentelijke belastingen en heffingen;
  - de verdeling van de druk van de belastingen over de verschillende typen huishoudens en belanghebbenden;
  - de kostendekkendheid van de heffingen;
  - de druk van de lokale belastingen en heffingen;
  - het kwijtscheldingsbeleid en het tarievenbeleid.

2. De raad stelt de nota lokale heffingen vast.
3. Het college biedt jaarlijks de verordeningen en tarieventabellen aan de Raad aan ter vaststelling van de tarieven voor de leges en heffingen. De verordeningen zijn voorzien van de actueel geraamde kosten en opbrengsten van de daarin opgenomen door de gemeente verstrekte diensten.
4. Voor het bepalen van de geraamde kostprijs van de geleverde producten en diensten ten behoeve van de tarieven van de gemeente Utrecht worden de directe kosten toegerekend en een opslag voor de overhead.
5. De overheadkosten worden onderscheiden in:
  - generieke overhead : De overhead voor de gehele gemeentelijke organisatie;
  - decentrale overhead : De overhead voor een specifiek organisatieonderdeel.
6. De generieke en decentrale overhead wordt binnen de wettelijke kaders toegerekend aan de tarieven. De toerekening geschiedt op basis van formatie.
7. In afwijking van lid 6 wordt de decentrale overhead voor een aantal tarieven toegerekend met een verdeelsleutel op basis van de aard van de gemaakte kosten.  
Deze toerekening wordt toegepast op de volgende tarieven:
  - rioolheffing;
  - afvalstoffenheffing;
  - marktgelden;
  - begraafplaatsrechten;
  - brug-, schut- en havengelden.

## Artikel 13 Financieringsfunctie

1. Het college biedt het financieringsstatuut aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - De opzet en inrichting van de financieringsfunctie;
  - Het financieringsbeleid: missie, doelstellingen, taakvelden, richtlijnen en limieten;
  - De organisatie rondom de financiering: verantwoordelijkheden, bevoegdheden, administratieve organisatie, planning & control en informatievoorziening;
  - Het beleid inzake de interne rente.
2. De raad stelt het financieringsstatuut vast.

## Artikel 14 Weerstandsvermogen en risicomanagement

1. Het college biedt de nota risicomanagement en weerstandsvermogen aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de gewenste en beschikbare weerstandscapaciteit;
  - het achterliggende financieel beleid;
  - de inventarisatie van risico's, de weging en de beheersing.

2. De raad stelt de nota risicomanagement en weerstandsvermogen vast.

## Artikel 15 Publieke geldverstrekkingen

1. Het college biedt de nota Publieke geldverstrekkingen aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - het beleid ter versterking van de regie op de geldverstrekkingen en de vergroting van de doelmatigheid
  - het beschreven beleidskader heeft betrekking op de volgende onderwerpen:
    - overheidsopdrachten (inkoop en aanbesteden);
    - subsidie verstrekking;
    - gewaarborgde geldleningen (= garantstellingen);
    - verstrekte geldleningen;
    - deelnemingen;
    - verstrekkingen in de vorm van bijdragen in natura.
2. De raad stelt de nota Publieke geldverstrekkingen vast.
3. Het college biedt de Algemene Subsidie Verordening aan de Raad aan ter vaststelling. In de Algemene subsidieverordening wordt de hoofdstructuur van het subsidieproces neergelegd.
4. Het college biedt de nota inkoop aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de kaders voor het inkopen van leveringen, diensten en werken;
  - de uitgangspunten die de gemeente hanteert bij het inrichten van de inkoopfunctie.
5. De raad stelt de nota Inkoop vast.

## Hoofdstuk 4 Paragrafen

### Artikel 16 Paragrafen algemeen

1. Het college presenteert in aparte paragrafen in de begroting en de jaarstukken respectievelijk de beleidsuitgangspunten en de voortgang en verantwoording voor de volgende beheersmatige activiteiten:
  - lokale heffingen;
  - weerstandsvermogen en risicobeheersing;
  - onderhoud kapitaalgoederen (inclusief investeringen)
  - financiering;
  - bedrijfsvoering;
  - verbonden partijen;
  - grondbeleid.
2. In de begroting en jaarstukken van de gemeente Utrecht wordt in relatie tot de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing de paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid opgenomen.
3. De in artikel 8 lid 4 genoemde specifieke onderwerpen kunnen aanleiding geven tot toevoeging van extra paragrafen.

### Artikel 17 Paragraaf Lokale heffingen

1. In de paragraaf lokale heffingen bij de begroting en de jaarstukken neemt het college de verplichte onderdelen over op grond van artikel 10 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.

### Artikel 18 Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing

1. In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing bij de begroting en de jaarstukken neemt het college naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 11 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - een inventarisatie van de beschikbare en benodigde weerstandscapaciteit;
  - een inventarisatie van de risico's (als geheime bijlage);
  - het beleid omtrent het weerstandsvermogen en risicomangement;
  - een risicokaart waarin alle geïnventariseerde risico's zijn weergegeven naar financiële omvang en mate van waarschijnlijkheid;
  - de mutaties in de risico's ten opzichte van de meest actuele stand van het weerstandsvermogen.

### Artikel 19 Paragraaf Wendbaarheid en weerbaarheid

1. In de paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid bij de begroting en de jaarstukken geeft het college een duiding van de financiële positie om inzicht te geven in de financiële wendbaarheid en weerbaarheid.
2. In de paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid bij de begroting en de jaarstukken verwerkt het college de verplichte onderdelen op grond van artikel 11 lid 2D van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.

## Artikel 20 Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen en investeringen

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 12 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - de voortgang van het geplande onderhoud openbaar groen, water, wegen, kunstwerken, straatmeubilair, riolering, gebouwen;
  - de omvang van het achterstallig onderhoud openbaar groen, water, wegen, kunstwerken, straatmeubilair, riolering, gebouwen.
2. In de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen is een toelichting opgenomen inzake de voorgenomen investeringen (programmabegroting) en de realisatie van de geplande investeringen (jaarstukken).

## Artikel 21 Paragraaf Financiering

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf Financiering naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 13 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - de financierings- en schuldpositie, waaronder:
    - o de financieringsbehoefte en het EMU-saldo;
    - o omvang, samenstelling en ontwikkeling van de netto schuld;
    - o interne rente (conform de vanuit BBV voorgeschreven presentatie);
  - het risicobeheer;
  - verstrekte geldleningen;
  - gewaarborgde geldleningen en verleende garanties;
  - het kas- en saldobehoor.

## Artikel 22 Paragraaf Bedrijfsvoering

1. In de paragraaf bedrijfsvoering in het jaarverslag wordt gerapporteerd over de bij de begroting beschreven onderwerpen aangaande de bedrijfsvoering alsmede over nieuwe ontwikkelingen. Het college stelt de doelen op het gebied van de bedrijfsvoering vast in relatie tot de door de raad periodiek vastgestelde programmadoelstellingen. De raad wordt in de paragraaf bedrijfsvoering geïnformeerd over het actuele beleid.
2. Het college rapporteert in de paragraaf bedrijfsvoering van de begroting en jaarstukken over de voortgang van de onderzoeken naar de doelmatigheid en doeltreffendheid, bedoeld in artikel 213a Gemeentewet, en de uitputting van de bijbehorende budgetten.

## Artikel 23 Paragraaf Verbonden partijen

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf verbonden partijen naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 15 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - toelichting op nieuwe verbonden partijen;
  - het beëindigen van bestaande verbonden partijen;
  - het wijzigen van bestaande verbonden partijen;
  - eventuele problemen bij bestaande verbonden partijen.

## Artikel 24 Paragraaf Grondbeleid

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf grondbeleid naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 16 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - de verwerving van gronden;
  - de relaties van het grondbeleid met de programma's;
  - grondexploitatiecomplexen met een looptijd langer dan 10 jaar (richttermijn);
  - de toegerekende rente;
  - de gehanteerde disconteringsvoet voor het berekenen van de contante waarde ten behoeve van het treffen van een verliesvoorziening bij verlieslatende grondexploitaties.
  
2. De te verwachten resultaten in de paragraaf grondbeleid zijn opgenomen tegen nominale waarde.

## Hoofdstuk 5. Financiële organisatie en financieel beheer

### Artikel 25 Interne controle

1. Het college draagt ten behoeve van het getrouwe beeld en de rechtmatigheid van de jaarrekening zorg voor een adequate administratieve organisatie en interne controle. Bij afwijkingen, geconstateerd bij interne controles, neemt het college maatregelen tot herstel.
2. In de paragraaf bedrijfsvoering besteedt het college aandacht aan de administratieve organisatie en de interne controlemaatregelen, en legt hij verantwoording af over het gevoerde interne controlebeleid.

### Artikel 26 Administratie

1. De administratie is zodanig van opzet en werking, dat zij in ieder geval dienstbaar is voor:
  - het sturen en het beheersen van activiteiten en processen in de gemeente als geheel en in de organisatieonderdelen;
  - het verstrekken van informatie over ontwikkelingen in de omvang van activa voorraden, vorderingen en schulden, enzovoorts;
  - het verschaffen van informatie aan de budgethouders en voor het maken van kostencalculaties;
  - het bevorderen van de rechtmatigheid, de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde bestuur in relatie tot de gestelde beleidsdoelen, de begroting en ter zake geldende wet- en regelgeving;
  - het afleggen van verantwoording over de rechtmatigheid, de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde bestuur in relatie tot de gestelde beleidsdoelen, de begroting en ter zake geldende wet- en regelgeving;
  - de controle van de registratie van gegevens als zodanig en van de daaraan ontleende informatie alsmede voor de controle op de rechtmatigheid, de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde bestuur in relatie tot de gestelde beleidsdoelen.

### Artikel 27 Financiële administratie

1. Het college draagt er zorg voor dat:
  - de inrichting en de werking van de financiële administratie voldoet aan het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten en andere relevante wet- en regelgeving;
  - de vereiste informatie verstrekt wordt aan het rijk, de provincie en de Europese Unie, alsmede aan andere instellingen die specifieke verantwoordingsverplichtingen opleggen aan gemeenten.

## Artikel 28 Registratie bezittingen, activa en vermogen

1. Het college draagt zorg voor een actuele en volledige registratie van bezittingen. In de registratie worden ook opgenomen niet-geactiveerde kunstvoorwerpen met cultuurhistorische waarde en de niet- of netto geactiveerde investeringen in de openbare ruimte.
2. Het college draagt er zorg voor, dat de registratie en de ontwikkeling van de bezittingen en het vermogen van de gemeente systematisch worden gecontroleerd, met dien verstande dat de waardepapieren, de voorraden, de uitstaande leningen, de (debiteuren-)vorderingen, de liquiditeiten, de opgenomen leningen en de (crediteuren-)schulden jaarlijks worden gecontroleerd en registergoederen en bedrijfsmiddelen tenminste eenmaal in de vier jaar.
3. Bij afwijkingen in de registratie van bezittingen neemt het college maatregelen voor herstel van de tekortkomingen. De resultaten van de controle en eventuele plannen van verbetering worden ter kennisgeving aan de raad aangeboden.

## Artikel 29 Financiële organisatie

1. Het college draagt de zorg voor en legt vast:
  - de indeling van de gemeentelijke organisatie en de toewijzing van de gemeentelijke taken aan de organisatieonderdelen;
  - de scheiding van taken, functies, bevoegdheden, verantwoordelijkheden, zodat aan de eisen van interne controle wordt voldaan en de betrouwbaarheid van de verstrekte informatie aan beleids- en beheersorganen is gewaarborgd;
  - de verlening van mandaten en volmachten voor het aangaan van verplichtingen ten laste van de toegekende budgetten en investeringskredieten;
  - de regels voor de opdrachtverlening en de verrekening van leveringen tussen de organisatieonderdelen van de gemeente;
  - de te maken afspraken met de organisatieonderdelen over de te leveren prestaties, de daarvoor beschikbare middelen en de wijze en frequentie van rapportage over de voortgang van de activiteiten en uitputting van middelen;
  - de regels voor de verlening van décharge over het gevoerde beheer van de organisatieonderdelen.

## Slotbepalingen

### Artikel 30 Intrekken oude verordening en overgangsrecht

De Financiële verordening 2013 gemeente Utrecht wordt ingetrokken, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de programmabegroting, jaarstukken en uitvoeringsinformatie over het jaar 2016.

### Artikel 31 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking per 1 januari 2017, met dien verstande dat de programmabegroting, de jaarstukken en de uitvoeringsinformatie met ingang van het jaar 2017 voldoen aan de bepalingen in deze verordening.

### Artikel 32 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als 'Financiële verordening 2017 gemeente Utrecht'.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>

De griffier,  
mr. M. van Hall CMC

De burgemeester,  
mr. J.H.C. van Zanen

# Toelichting op de artikelen Financiële Verordening

## Artikel 1 Definities

Rechtmatigheid: De relevante wet- en regelgeving kan voor een gemeente betrekking hebben op een zeer omvangrijk gebied. Raadsbesluiten en gemeentelijke verordeningen behoren in ieder geval tot dat gebied. Dat geldt ook voor collegebesluiten.

## Artikel 2 Beleidscyclus

De invulling van de beleidscyclus staat onder invloed van tal van factoren. Zowel inhoudelijke als praktische. Zo beïnvloedt de start van een nieuwe bestuursperiode met een nieuw programma de invulling van de cyclus. Ook goede aansluiting op essentiële externe ramingsinformatie is een belangrijke factor.

Hoewel bepaalde onderdelen –mede door wettelijke termijnen– redelijk vast liggen, vraagt de precieze invulling van de cyclus en vooral de verbinding tussen de verschillende instrumenten afstemming tussen college en raad. In de beleidscyclus staat de kaderstelling in meerjarig financieel perspectief centraal.

## Artikel 3 Voorjaarsnota

De Voorjaarsnota wordt opgesteld als voorbereiding op de programmabegroting. Het financiële beeld dat de basis is voor onze uitgangspunten en keuzes voor de volgende Programmabegroting wordt daarin geactualiseerd.

## Artikel 4 Programmabegroting

Artikel 4 bevat een aantal bepalingen over de inrichting van de begroting waarin de kaderstellende functie van de raad tot uiting komt. De raad legt op basis van dit artikel een belangrijk deel van de structuur van de begroting vast, evenals de kengetallen waarop de raad wil sturen en controleren. De gemeente bepaalt zelf het aantal en de inhoud van de programma's van de begroting en kan daardoor de begrotingsopzet aanpassen aan de eigen politiek–bestuurlijke wensen. Omdat er een politiek bestuurlijke keuze ten grondslag ligt aan de indeling van de programma's, stelt de raad de indeling vast. De programma's zijn leidend op beleidsniveau.

Een programma is gebaseerd op de drie w–vragen:

- wat willen we bereiken;
- wat gaan we daar voor doen;
- wat mag dat kosten.

Vooraf voor de eerste twee vragen zullen in de praktijk indicatoren nodig zijn. Aan de hand van die indicatoren kan de raad zijn kaderstellende functie vervullen. Ook dienen zij om de raad de gelegenheid te bieden zijn controlerende functie in te vullen door de uitkomsten en resultaten van de programma's te beoordelen.

## Artikel 5 Bestuursrapportage

Het college informeert de raad over majeure afwijkingen van de uitvoering en de bijstelling van het beleid ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting door de raad in de bestuursrapportages. Majeure afwijkingen kunnen gevoed worden door politiek–bestuurlijke overwegingen. Financieel gezien wordt voor majeure majeure afwijkingen de volgende richtlijnen aangehouden:

- financiële afwijkingen van meer dan 10% van de lasten/baten per programma en/of
- een afwijking groter dan € 500.000 ten opzichte van de begrote lasten of baten per programma.
- Een afwijking groter dan € 100.000 per prestatiedoelstelling

De prognose voor het lopende begrotingsjaar in de bestuursrapportages kunnen naast de jaarstukken van het afgelopen jaar mede een belangrijke basis zijn voor het inzicht voor en het opstellen van de komende begroting.

#### **Artikel 6 Jaarlijkse verantwoording**

Artikel 6 is het sluitstuk van de begrotingscyclus, de verantwoording over de begrotingsuitvoering voor het college, c.q. de controle van de raad daarop.

#### **Artikel 7 Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling**

De raad stelt budgetten beschikbaar voor de uitvoering van de grondexploitatiebegroting. Jaarlijks vindt een herziening plaats van de grondexploitatiebegroting. Een jaarlijkse herziening sluit aan bij de gemeentelijke begrotingssystematiek.

#### **Artikel 8 Financiële positie**

De raad geeft in dit artikel de uitgangspunten aan die het college voor de uiteenzetting van de financiële positie en de meerjarenramingen moet volgen.

Er is voor gekozen om het ontwikkelen en periodiek actualiseren van de onderliggende beleidskaders niet door middel van de verordening aan vaste termijnen te verbinden. Dit is sterk onderwerp- en situatie-afhankelijk. Zo kan bijvoorbeeld de actualiteit om vernieuwing van beleid vragen. In andere gevallen kan beleidsontwikkeling verbonden zijn aan de raadsyclus (bijv. belastingbeleid) of de jaarcyclus (bijv. weerstandsvermogen).

#### **Artikel 9 Grondbeleid**

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling vraagt bestuurlijke keuzes en kaders. Dat geldt ook voor het verwerklijken van die ontwikkeling. Bij de verwerklijking gaat het om planologische voorbereiding, het verwerven van gronden, opstellen van contracten, civieltechnische werken en het (doen) realiseren. Dit brengt bijvoorbeeld keuzes met zich mee als gevolg van landelijk beleid, over de positie die de gemeente inneemt (actief of meer faciliterend), en rond kostenverhaal.

Ontwikkelingsvisies beslaan doorgaans een lange periode en ook in het grondbeleid is consistentie een belangrijke factor. Dit maakt dat ook de nota grondbeleid voor een langere termijn wordt vastgesteld. Belangrijk voor de actualiteit van de nota is dat een beleidsevaluatie plaats vindt zodra de (verwachte) ontwikkelingen daar aanleiding toe geven. Het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling gaat in op de gevolgen van de actualiteiten die zich jaarlijks voordoen.

#### **Artikel 10 Kapitaalgoederen en investeringen**

De verordening moet volgens artikel 212 Gemeentewet in elk geval bevatten de "regels voor waardering en afschrijving activa". Lid 3 schrijft voor dat het college hiertoe een nota waarderen en afschrijven voorlegt aan de Raad.

In lid 5 wordt het college opgedragen om met inachtneming van wettelijke en maatschappelijke normen gemeentebrede regels aan te bieden met betrekking tot de afschrijvingstermijnen.

Tevens wordt hier expliciet vastgelegd hoe de raad bij het vaststellen van de financiële positie, de investeringskredieten autoriseert. De autorisatie van deze kredieten zou anders als gevolg van het door gemeenten gehanteerde lasten en batenstelsel buiten de boot vallen. Investerings van gemeenten worden voornamelijk geactiveerd en drukken zodoende in het jaar van aanschaf niet op de onder de programma's verantwoorde lasten.

## **Artikel 11 Reserves**

Met de bepaling van (globale) kaders rond de omvang van het eigen vermogen stuurt de raad op bijvoorbeeld de gewenste dekking van risico's of het bestemmen van ruimte voor specifieke doelen of maatschappelijke investeringen.

In het BBV is een kader voor reserves opgenomen. In dit artikel van de verordening geeft de raad expliciet invulling aan de regels rond reserves.

Voor de reserves biedt vooral de jaarcyclus bij uitstek de gelegenheid om de actuele ontwikkelingen te volgen en te toetsen aan de geformuleerde uitgangspunten. De verdere ontwikkeling van beleid kan dan ook gestalte krijgen in het onderdeel reserves bij de begroting en jaarstukken.

## **Artikel 12 Lokale heffingen, tarieven en kostprijs**

De nota lokale heffingen beschrijft de actuele kaders voor het beleid. Doel van de nota is het formaliseren van de gemeentelijke beleidslijn. Het vormt de basis voor de gemeentelijke belastingheffing voor de komende periode.

Artikel 212 Gemeentewet vereist dat de verordening minimaal de grondslagen bevat voor de berekening van de door het gemeentebestuur in rekening te brengen tarieven (art 229b GW) en heffingen (art 15.33 Wet milieubeheer).

### *Kostprijsberekening*

Om de raad op eenvoudige wijze meer inzicht te geven in de totale kosten van de overhead voor de gehele organisatie wordt in het nieuwe BBV voorgeschreven dat in het programmaplan een apart overzicht moet worden opgenomen van de kosten van de overhead oftewel het taakveld '04 ondersteuning organisatie'. In de overige programma's worden alleen de kosten opgenomen die betrekking hebben op het primaire proces. Het BBV hanteert als definitie van overhead: alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces.

### *Generieke overhead*

Generieke overhead bevat de overhead van diensten die voor de gehele gemeentelijke organisatie ingezet worden. Op basis van de wettelijke voorschriften mag hiervan een deel worden toegerekend aan de heffingen met kostendekkende tarieven. De formatie wordt hierbij als verdeelsleutel gehanteerd.

### *Decentrale overhead*

Decentrale overhead betreft de overheadkosten van een organisatieonderdeel. Deze wordt ook aan de tarieven toegerekend. Om zoveel als mogelijk consistentie te bereiken in de toerekening, wordt als hoofdregel voor deze overhead ook fte als verdeelsleutel gehanteerd.

Vanwege de specifieke kostenstructuur van de in art 12 lid 6 genoemde retributies worden voor de decentrale overhead verdeelsleutels toegepast die zich het beste verhouden met de specifieke dienstverlening.

## **Artikel 13 Financieringsfunctie**

De financieringsfunctie (treasury) is een belangrijk onderdeel van het middelenbeheer. Gezien de operationele kwetsbaarheid van deze functie bevat artikel 212 het expliciete voorschrift dat de verordening een onderdeel over de financieringsfunctie heeft. In dit artikel wordt uitvoering gegeven aan artikel 212, tweede lid onder c. Het gaat om de kaders voor het uitvoeren van de financieringsfunctie. Het eerste lid van het artikel draagt het college op nadere regels uit te werken die met name protocollen bevat voor de dagelijkse uitvoering. De uitvoering van de financieringsfunctie

komt aan de orde in de financieringsparagraaf in de begroting en de rekening zoals die in het Besluit begroting en verantwoording is voorgeschreven.

#### **Artikel 14 Weerstandsvermogen en risicomanagement**

De nota Risicomanagement en weerstandsvermogen gaat in op de manier waarop binnen de gemeente Utrecht risico's geïnventariseerd, gewogen en beheerst worden. Ook wordt aangegeven welk vermogen nodig is om gebeurtenissen financieel het hoofd te bieden.

#### **Artikel 15 Publieke geldverstrekkingen**

Subsidies vormen een belangrijk instrument bij het realiseren van de door de raad geformuleerde programmadoelstellingen. Artikel 4.23 Algemene wet bestuursrecht vereist dat een subsidie slechts door een bestuursorgaan kan worden verstrekt op grond van een wettelijk voorschrift. Het voorschrift moet regelen voor welke activiteiten subsidies kunnen worden verstrekt. Dit artikel draagt het college op te zorgen voor een adequate toetsingskaders bij verlening van subsidies.

De regels waarborgen het handelen in overeenstemming met de regels hiervoor van de Europese Unie en de geldende Algemene Subsidieverordening van de gemeente Utrecht.

De inkoop van goederen en diensten en de aanbesteding van werken beslaat een fors deel van het gemeentelijke budget en is in bepaalde gevallen een kwetsbare activiteit. In die zin zijn intern- en administratief-organisatorische regels te zien als een vorm van risicobeheersing. De aansprakelijkheid kan worden beperkt en jegens derden wordt rechtszekerheid gecreëerd.

#### **Artikel 16 Paragrafen algemeen**

De paragrafen die deel uitmaken van begroting en jaarstukken behandelen onderwerpen die (voor de raad) belangrijk zijn voor het inzicht in de financiële positie. Via de paragrafen kan de raad beleidsuitgangspunten voor beheersmatige activiteiten en lokale heffingen vaststellen. Een aantal van deze activiteiten en de (minimale) inhoud van de paragrafen is wettelijk voorgeschreven. Hieraan kan op grond van eigen prioriteit extra inhoud worden toegevoegd en/of kunnen extra paragrafen worden gedefinieerd. In de Utrechtse programmabegroting zijn extra paragrafen investeringen en Wendbaarheid/weerbaarheid opgenomen.

Een beperkende factor bij de openbare informatievoorziening in bepaalde paragrafen kan zijn dat deze geen schade mag toebrengen aan de belangen van de gemeente. Indien nodig legt het college geheimhouding op conform artikel 25 gemeentewet.

#### **Artikel 17 Paragraaf Lokale heffingen**

De paragraaf lokale heffingen bij de begroting en jaarstukken is het geschikte instrument om de bestaande beleidsuitgangspunten te toetsen en/of bij te sturen.

#### **Artikel 18 Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing**

In het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten is in artikel 11 lid 2 voorgeschreven welke informatie de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing in elk geval moet bevatten.

#### **Artikel 19 Paragraaf Wendbaarheid en Weerbaarheid**

De paragraaf 'wendbaarheid en weerbaarheid' is sinds het jaar 2014 toegevoegd aan de Programmabegroting en de jaarstukken. Het doel van deze paragraaf is om met een aantal relevante indicatoren een stand van zaken aan te geven en mogelijkheden om de financiële weerbaarheid en wendbaarheid te versterken aan te duiden.

De weerbaarheid geeft de financiële positie van de gemeente weer en de wendbaarheid geeft de mate waarin de gemeente zich aan kan passen aan gewijzigde omstandigheden weer.

Het Besluit Begroten en Verantwoorden schrijft in artikel 11 lid 2d een aantal kengetallen voor welke opgenomen dienen te worden in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing. In overleg met de Provincie is overeengekomen dat deze kengetallen opgenomen kunnen worden in de paragraaf Wendbaarheid en weerbaarheid, omdat ze op deze plaats van samenhang en duiding kunnen worden voorzien.

#### **Artikel 20 Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen en investeringen**

In deze paragraaf wordt het totaalbeeld van het onderhoudsprogramma en het investeringsprogramma weergegeven. De onderliggende beleidsnota's inzake de kapitaalgoederen vormen de basis voor het investeringsprogramma. Dit investeringsprogramma is onderverdeeld in onderhoudslasten, vervangingsinvesteringen en uitbreidingsinvesteringen. In de programmabegroting en jaarstukken worden de investeringen in een aparte bijlage getoond.

#### **Artikel 21 Paragraaf Financiering**

De basis voor dit artikel is gelegen in artikel 13. Artikel 20 regelt over welke feiten inzake het financieel beheer van de financieringsfunctie de raad in elk geval in de verplichte paragraaf financiering bij de begroting en jaarstukken wordt geïnformeerd.

#### **Artikel 22 Paragraaf Bedrijfsvoering**

Het domein van de ambtelijke organisatie is de verantwoordelijkheid van het college. Beleid op dit gebied wordt in de eerste plaats vormgegeven door het college. Bedrijfsvoering is echter van belang voor de raad omdat het welslagen van de programma's afhankelijk is van de resultaatgerichtheid en effectiviteit van de ambtelijke organisatie.

De raad kan invulling geven aan zijn eigen informatiebehoefte over de middelen en de bedrijfsvoering. Deze informatiebehoefte dient vooraf kenbaar gemaakt te worden aan het college.

#### **Artikel 23 Paragraaf Verbonden partijen**

Artikel 15 Besluit Begroten en Verantwoorden schrijft voor welke informatie verplicht opgenomen moet worden in de paragraaf verbonden partijen:

- a. de visie op en de beleidsvoornemens omtrent verbonden partijen;
- b. de lijst van verbonden partijen, die wordt onderverdeeld in:
  - gemeenschappelijke regelingen;
  - vennootschappen en coöperaties;
  - stichtingen en verenigingen;
  - overige verbonden partijen.
- c. de lijst van verbonden partijen.

In de lijst van verbonden partijen wordt ten minste de volgende informatie opgenomen:

- a. de wijze waarop de provincie onderscheidenlijk de gemeente een belang heeft in de verbonden partij en het openbaar belang dat ermee gediend wordt;
- b. het belang dat de provincie onderscheidenlijk de gemeente in de verbonden partij heeft aan het begin en de verwachte omvang aan het einde van het begrotingsjaar;
- c. de verwachte omvang van het eigen vermogen en het vreemd vermogen van de verbonden partij aan het begin en aan het einde van het begrotingsjaar;
- d. de verwachte omvang van het financiële resultaat van de verbonden partij in het begrotingsjaar;
- e. de eventuele risico's, als bedoeld in artikel 11, eerste lid, onderdeel b, van de verbonden partij voor de financiële positie van de provincie onderscheidenlijk gemeente.

### **Artikel 24 Paragraaf Grondbeleid**

In de paragraaf grondbeleid bij begroting en jaarstukken kan de uitvoering van het grondbeleid tussentijds worden gevolgd. Deze omvat dan ook de financiële ontwikkeling, de verantwoording van de ontwikkelingen in de grondexploitaties.

### **Artikel 25 Interne controle**

Interne controle is het proces of het stelsel van middelen, maatregelen en procedures dat erop gericht is een redelijke zekerheid te krijgen over het bereiken van doelstellingen in de volgende categorieën:

- de effectiviteit en efficiëntie van bedrijfsprocessen;
- de betrouwbaarheid van de (financiële) informatieverzorging en
- de naleving van relevante wet- en regelgeving.

Deze interne controle staat ook wel bekend als: interne beheersing.

De raad legt in dit artikel enkele basiscondities vast voor de interne controle. Daarmee verkrijgt de raad de zekerheid dat het college aan de eisen, genoemd in met name artikel 5, eerste lid, zal kunnen voldoen. De verordening geeft in het eerste lid aan het college de opdracht voor de inrichting van de financiële organisatie maatregelen te treffen op het gebied van interne controle, zoals een adequate functiescheiding, deugdelijke interne kaders uitgewerkt in uitvoerbare regels en procedures, waarborgen van de naleving van de regels en deugdelijke informatievoorziening.

### **Artikel 26 Administratie**

In artikel 25 worden de kaders gegeven voor de inrichting van administraties van de gemeente. In hoofdlijnen wordt opgedragen welke gegevens moeten worden vastgelegd en aan welke eisen de vastgelegde gegevens moeten voldoen. Deze verordening regelt niet –inherent aan het dualisme– de regels en activiteiten die daarvoor in de uitvoering nodig zijn. Dat is een taak van het college. Deze zal deze zaken wel in een besluit moeten vastleggen voor de aansturing van de ambtelijke organisatie. Een en ander geldt ook voor artikel 26,27 en 28.

### **Artikel 27 Financiële administratie**

Een belangrijk onderdeel van de administratie is de financiële administratie.

Bij algemene maatregel van bestuur stelt het Rijk eisen aan de verantwoordingsinformatie van gemeenten. In het Besluit begroting en verantwoording zijn onder andere waarderingsgrondslagen, balansindeling en verplicht op te leveren financiële gegevens vastgelegd. Vanuit de financiële administratie moeten gegevens worden aangeleverd voor de financiële verantwoordingsinformatie aan de raad, maar ook aan gedeputeerde staten, in hun rol als toezichthouder, het Rijk en de Europese Unie.

### **Artikel 28 Registratie bezittingen en activa**

Voor een goed beeld van de financiële positie is een volledige registratie van de gemeentelijke bezittingen onontbeerlijk. Om te garanderen dat de registratie actueel en juist is, wordt in dit artikel het college opgedragen periodiek de registratie te controleren en bij afwijkingen maatregelen tot herstel te treffen.

### **Artikel 29 Financiële organisatie**

In dit artikel worden uitgangspunten voor de inrichting van de financiële organisatie gegeven, waaraan het college bij het stellen van regels voor de ambtelijke organisatie invulling moet geven. De uitgangspunten vormen kaders voor het college, waaraan hij zich moet houden.

In de onderdelen a. en b. worden eisen gesteld aan de toedeling van taken aan organisatieonderdelen van de gemeente en de toewijzing van functies aan functionarissen. Voor de eisen van interne controle (artikel 24, onder b.) geldt de toelichting van artikel 6.

In de onderdelen c. t/m f. worden eisen gesteld aan de budgettoedeling en de verantwoording daarover.

**Artikel 30 Intrekking oude verordening**

Deze verordening treedt in de plaats van de vorige op grond van het oude artikel 212 Gemeentewet opgestelde verordening.

**Artikel 31 Inwerkingtreding**

De wetgever heeft bepaald, dat de nieuwe verordening artikel 212 Gemeentewet bij alle gemeenten op het begrotingsjaar 2017 van toepassing moet zijn. De oude verordening blijft nog van kracht op de begroting en jaarstukken van 2016.

**Artikel 32 Citeertitel**

In dit artikel wordt de naam gegeven, waarmee men in de gemeentelijke stukken naar deze verordening kan verwijzen.

## *Financiële verordening 2017 gemeente Utrecht*

(raadsbesluit van 8 december 2016)

De raad van de gemeente Utrecht;  
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 20 september 2016  
16.507030;  
gelet op artikel 212 van de Gemeentewet;  
gezien het advies van de subcommissie financiën en controle;  
besluit vast te stellen de Verordening financieel beleid en Beheer gemeente Utrecht.

### Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

#### Artikel 1 Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- Actief grondbeleid:  
het beleid waarin de gemeente zelf grond koopt, deze de bouw- en woonrijp maakt en deze verkoopt of in erfpacht uit geeft aan ontwikkelaars, aannemers en particulieren;
- Administratie:  
het systematisch verzamelen, vastleggen, verwerken en verstrekken van informatie ten behoeve van het besturen, het functioneren en het beheersen van (onderdelen van) de organisatie van de gemeente Utrecht en ten behoeve van de verantwoording die daarover moet worden afgelegd;
- Administratieve organisatie:  
het stelsel van organisatorische maatregelen gericht op het tot stand brengen en het in stand houden van de goede werking van de bestuurlijke en ambtelijke informatieverzorging ten behoeve van de verantwoordelijke leiding;
- Bouwgrond in exploitatie:  
gronden in eigendom van de gemeente, waarvoor de raad een grondexploitatiecomplex en een grondexploitatiebegroting heeft vastgesteld;
- Doelmatigheid:  
het streven om met een zo beperkt mogelijke inzet van de beschikbare middelen het gewenste resultaat te bereiken;
- Doeltreffendheid:  
de mate waarin de beoogde maatschappelijke effecten van het beleid ook daadwerkelijk worden bereikt;

- Faciliterend grondbeleid:  
de bouwka­vel is in het bezit van een private partij (ontwikkelaar, particulier, etc.) en wordt door deze partij ontwikkeld. De gemeente treedt alleen op als overheid, die de plannen van private partijen faciliteert als daarvoor een bestemmingswijziging noodzakelijk is;
- Financiële administratie:  
het onderdeel van de administratie dat omvat het systematisch maken en verwerken van aantekeningen betreffende de financiële gegevens van (onderdelen van) de organisatie van de gemeente Utrecht, teneinde te komen tot een goed inzicht in:
  - o de financieel-economische positie;
  - o het financiële beheer;
  - o de uitvoering van de begroting;
  - o het afwikkelen van vorderingen en schulden;alsmede tot het afleggen van rekening en verantwoording daarover;
- Financieel beheer:  
het uitoefenen van bestuur over en toezicht op het beheer van middelen en de uitoefening van rechten van de gemeente Utrecht;
- Grondexploitatiebegroting:  
De financiële vertaling van een grondexploitatiecomplex, waarbij de kosten en opbrengsten gefaseerd zijn in de tijd, met een richttermijn van 10 jaar;
- Grondexploitatiecomplex:  
een ruimtelijk plan voorzien van een financiële vertaling;
- Netto schuld:  
bruto schuld minus de omvang van de geldelijke bezittingen die niet zijn ingezet voor de publieke taak. Onder bruto schuld wordt verstaan het totaal van langlopende leningen, kortlopende schulden, crediteuren en overlopende passiva. Onder geldelijke bezittingen die niet zijn ingezet voor de publieke taak wordt verstaan het totaal van langlopende uitzettingen, vorderingen, liquide middelen en overlopende activa;
- Organisatieonderdeel:  
organisatorische eenheid, onder leiding van een integraal resultaat verantwoordelijk manager (IRM) binnen de gemeentelijke organisatie die als zodanig een eigen verantwoordelijkheid aan het college heeft;
- Rechtmatigheid:  
het in overeenstemming zijn met geldende wet- en regelgeving, waaronder gemeentelijke verordeningen, raadsbesluiten en collegebesluiten;
- Verbonden partijen:  
die partijen waarmee de gemeente een bestuurlijke relatie heeft én waarin zij een financieel belang heeft;

## Hoofdstuk 2 Begroting en verantwoording

### Artikel 2 Beleidscyclus

1. Het college biedt de raad de volgende documenten aan
  - de voorjaarsnota (Jaar T);
  - de programmabegroting (Jaar T+1);
  - 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage (jaar T);
  - de jaarstukken (jaar T-1) die bestaan uit het jaarverslag en de jaarrekening;
  - het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling (jaar T).
2. In deze jaarcyclus biedt het college de raad de volgende producten aan op de volgende momenten:
  - uiterlijk 1 juni de voorjaarsnota (jaar T+1) met de eerste bestuursrapportage (jaar T);
  - uiterlijk 1 juni de jaarstukken (jaar T-1);
  - uiterlijk 1 juni het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling (Jaar T) ;
  - uiterlijk 1 oktober de programmabegroting (jaar T+1);
  - uiterlijk 1 oktober de tweede bestuursrapportage (jaar T) .
3. De raad stelt de voorjaarsnota uiterlijk 14 juli vast, gelijktijdig met de jaarstukken, de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage en het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling.
4. De raad stelt de programmabegroting uiterlijk 14 november vast, gelijktijdig met de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage.

### Artikel 3 Voorjaarsnota

1. Het college biedt de raad de uitgangspunten aan voor het volgende begrotingsjaar en de drie daarop volgende jaren. Hierbij worden de bevindingen betrokken uit de actuele bestuursrapportage over de uitvoering van de lopende begroting en uit de jaarstukken van het afgelopen begrotingsjaar.

### Artikel 4 Programma begroting

~~1. De raad stelt in ieder geval bij de aanvang van de nieuwe raadsperiode een programma-indeling vast.~~

~~2.1.~~ De raad stelt per programma, voor het betreffende begrotingsjaar, vast:

- de beoogde maatschappelijke effecten uitgedrukt in indicatoren;
- de wijze waarop ernaar gestreefd zal worden die effecten te bereiken;
- de baten en lasten per programma;
- toevoegingen en onttrekkingen aan reserves.

~~3.2.~~ Tevens geeft de raad per programma

- voor de drie opvolgende jaren een globaal overzicht beoogde effecten en baten en lasten in de toekomst;

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... +  
Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links +  
Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... +  
Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links +  
Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

- de relevante beleidsmatige kaders waarbinnen het programma uitgevoerd dient te worden.

**4-3.** Het college stelt, naast de verplicht voorgeschreven indicatoren op grond van de BBV artikel 25 lid 2A, per programma indicatoren voor met betrekking tot de beoogde maatschappelijke effecten en de wijze waarop ernaar gestreefd zal worden die effecten te bereiken.

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... +  
Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links +  
Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

**5-4.** In de programmabegroting wordt een overzicht opgenomen van economische activiteiten die in het algemeen belang als bedoeld in artikel 25h lid 5 van de Mededingingswet onder de integrale kostprijs worden aangeboden (Wet Markt en Overheid).

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... +  
Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links +  
Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

**6-5.** De raad autoriseert met het vaststellen van de begroting de baten en de lasten per programma en de investeringskredieten.

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... +  
Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links +  
Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

**7-6.** De raad is bevoegd gedurende het jaar de begroting aan te passen voor zover de begroting wijzigt op het niveau van

- de baten en lasten van een programma;
- de onttrekkingen of toevoegingen in de reserves.

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... +  
Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links +  
Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

**8-7.** De begroting kan door de raad worden gewijzigd als gevolg van

- een beleidsinhoudelijke aanpassing;
- een financieel technische aanpassing die geen invloed heeft op de uitvoering van de in de programmabegroting gemaakte afspraken.

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... +  
Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links +  
Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

**9-8.** Het college is bevoegd tot het onderverdelen van taakvelden naar activiteiten (producten) ten behoeve van nadere sturing door het college.

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... +  
Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links +  
Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

**10-9.** De raad wordt geïnformeerd over de nadere verdeling van de taakvelden bij de programmabegroting.

**Met opmaak:** Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, ... +  
Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links +  
Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

## Artikel 5 Bestuursrapportage

1. De inrichting van de bestuursrapportage sluit aan bij de programma-indeling van de begroting.
2. Het college informeert de raad door middel van een bestuursrapportage over de majeure afwijkingen en bijstuuringsvoorstellen op basis van de verwachte realisatie van de begroting.
3. De bestuursrapportage gaat in op afwijkingen van de uitvoering en de bijstelling van het beleid ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting door de raad. Bij de behandeling van de bestuursrapportages in de raad doet het college voorstellen voor het wijzigen van de geautoriseerde budgetten en de investeringskredieten en het bijstellen van het beleid.
4. De bestuursrapportage wordt op twee momenten in het jaar aangeboden aan de raad. Het eerste moment is bij de aanlevering van de voorjaarsnota. Het tweede moment is bij de programmabegroting.

## Artikel 6 Jaarlijkse verantwoording

1. Het college legt verantwoording af over de uitvoering van de programma's. In de verantwoording is opgebouwd uit een beleidsmatig en een financieel deel.
2. In de beleidsmatige verantwoording geeft het college per programma aan:
  - welke effecten zijn bereikt hoe de resultaten zich verhouden tot de in de begroting gestelde doelen;
  - op welke wijze de effecten zijn bereikt;
  - de gerealiseerde baten en lasten;
  - toevoegingen en onttrekkingen aan reserves;
  - de relevante beleidsmatige kaders waarbinnen het programma uitgevoerd is.
3. In het financiële deel van de verantwoording geeft het college een overzicht van:
  - de balans;
  - de staat van baten en lasten per programma;
  - een toelichting op de hiervoor vermelde onderdelen.
4. Het college draagt zorg voor het verzamelen en vastleggen van gegevens over de maatschappelijke effecten, en de wijze waarop deze gerealiseerd worden, opdat de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid zoals vastgesteld door de raad, kunnen worden getoetst.

## Artikel 7 Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling

1. Het college stelt jaarlijks een Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling op. Hierin wordt een geactualiseerde stand gegeven van alle grondexploitatie projecten. In het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling wordt een inhoudelijke analyse gegeven op het terrein van woningbouw, commercieel vastgoed en stedelijke vernieuwing.
2. In het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling wordt een actualisatie van alle lopende grondexploitatiebegrotingen gegeven. De raad autoriseert de bijgestelde begroting voor de grondexploitatie.

## Hoofdstuk 3 Financieel beleid

### Artikel 8 Financiële positie

1. Het college draagt er zorg voor, dat besluiten van de raad in de uiteenzetting van de financiële positie en de meerjarenramingen zijn opgenomen.
2. Het college stelt regels die waarborgen dat de uitvoering van de begroting rechtmatig, doelmatig en doeltreffend verloopt.
3. Het college draagt er zorg voor dat de lasten van de programma's zoals geautoriseerd in de (gewijzigde) begroting niet worden overschreden.
4. Het college stelt kaders in afzonderlijke nota's ten behoeve van het financieel beleid op en legt deze ter vaststelling voor aan de raad. De kaders worden op de momenten aangeboden indien de actualiteit hiertoe aanleiding geeft.

### Artikel 9 Grondbeleid

1. Het college biedt een nota grondbeleid aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - te voeren grondbeleid van de gemeente in relatie met de programma's van de begroting;
  - de strategische visie van het grondbeleid van de gemeente;
  - het proces van verwerving en uitgifte van gronden in vol eigendom of erfpacht;
  - de verwerking van de bovenwijkse voorzieningen;
  - de systematiek ten aanzien van winstneming op nog lopende projecten ;
  - het beleid met betrekking tot de verwerking van voorbereidingskosten;
  - het beleid en de methodiek omtrent de toe te rekenen rente aan Bouwgrond in Exploitatie.
2. De raad stelt de nota grondbeleid vast.

### Artikel 10 Kapitaalgoederen en investeringen

1. Het college biedt meerjarige (integrale) beleidsplannen inzake het onderhoud kapitaalgoederen aan op het moment dat dit noodzakelijk is, op basis van de actualiteit. In deze nota's wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - Het onderhoudsniveau van groen, water, wegen, riolering en gebouwen;
  - de kaders voor de inrichting van het onderhoud;
  - de beoogde onderhoudskwaliteit;
  - de normkostensystematiek;
  - het hieraan gerelateerde meerjarige budgettaire beslag.
2. De raad stelt de meerjarige (integrale) beleidsplannen inzake onderhoud kapitaalgoederen vast.

3. Het college biedt de nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de grondslagen voor waardering en activering van vaste activa;
  - de afschrijvingsmethode ~~en-termijnen~~ van vaste activa;
  - het moment waarop de afschrijving van vaste activa begint.
4. De raad stelt de nota Waarderen, activeren en afschrijven vaste activa vast.
5. Voor de exacte afschrijvingstermijn en -methode per actief stelt het college een tabel vast, onderhoud deze en past deze toe. De raad wordt geïnformeerd over de afschrijvingstabel.
6. De raad autoriseert met het vaststellen van de financiële positie in de programmabegroting de investeringsruimte per programma.
7. Voor een investering waarvan het investeringskrediet niet met het vaststellen van de begroting is geautoriseerd, legt het college vooraf aan het aangaan van verplichtingen een investeringsvoorstel aan de raad voor.

## Artikel 11 Reserves

1. Het college biedt de nota reserves aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de gewenste informatie ten behoeve van een nieuw in te stellen reserve;
  - het aantal reserves, de maximale en minimale hoogte en de looptijd;
  - het niveau waarop de bestemmingsreserves worden ingesteld;
  - de niet bestede middelen uit de bestemmingsreserves;
  - het proces van de jaarlijkse beoordeling van de reserves;
  - het proces van de toegestane toevoegingen en onttrekkingen;
  - de rentetoerekening aan reserves.
2. De raad stelt de nota reserves vast.
3. Nieuwe reserves worden ingesteld bij expliciet raadsbesluit.

## Artikel 12 Lokale heffingen, tarieven en kostprijs

1. Het college biedt de nota lokale heffingen aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de samenstelling van het pakket aan gemeentelijke belastingen en heffingen;
  - de verdeling van de druk van de belastingen over de ~~verschillende typen huishoudens~~ **verschillende typen huishoudens** ~~diverse bevolkingsgroepen~~ en belanghebbenden;
  - de kostendekkendheid van de heffingen;
  - de druk van de lokale belastingen en heffingen;
  - het kwijtscheldingsbeleid en het tarievenbeleid.

2. De raad stelt de nota lokale heffingen vast.
3. Het college biedt jaarlijks de verordeningen en tarieventabellen aan de Raad aan ter vaststelling van de tarieven voor de leges en heffingen. De verordeningen zijn voorzien van de actueel geraamde kosten en opbrengsten van de daarin opgenomen door de gemeente verstrekte diensten.
4. Voor het bepalen van de geraamde kostprijs van de geleverde producten en diensten ten behoeve van de tarieven van de gemeente Utrecht worden de directe kosten toegerekend en een opslag voor de overhead.
5. De overheadkosten worden onderscheiden in:
  - generieke overhead : De overhead voor de gehele gemeentelijke organisatie;
  - decentrale overhead : De overhead voor een specifiek organisatieonderdeel.
6. De generieke en decentrale overhead wordt binnen de wettelijke kaders toegerekend aan de tarieven. De toerekening geschiedt op basis van formatie.
7. In afwijking van lid 6 wordt de decentrale overhead voor een aantal tarieven toegerekend met een verdeelsleutel op basis van de aard van de gemaakte kosten.  
Deze toerekening wordt toegepast op de volgende tarieven:
  - rioolheffing;
  - afvalstoffenheffing;
  - marktgelden;
  - begraafplaatsrechten;
  - brug-, schut- en havengelden.

## Artikel 13 Financieringsfunctie

1. Het college biedt het financieringsstatuut aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - De opzet en inrichting van de financieringsfunctie;
  - Het financieringsbeleid: missie, doelstellingen, taakvelden, richtlijnen en limieten;
  - De organisatie rondom de financiering: verantwoordelijkheden, bevoegdheden, administratieve organisatie, planning & control en informatievoorziening;
  - Het beleid inzake de interne rente.
2. De raad stelt het financieringsstatuut vast.

## Artikel 14 Weerstandsvermogen en risicomanagement

1. Het college biedt de nota risicomanagement en weerstandsvermogen aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de gewenste en beschikbare weerstandscapaciteit;
  - het achterliggende financieel beleid;
  - de inventarisatie van risico's, de weging en de beheersing.

2. De raad stelt de nota risicomanagement en weerstandsvermogen vast.

## Artikel 15 Publieke geldverstrekkingen

1. Het college biedt de nota Publieke geldverstrekkingen aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - het beleid ter versterking van de regie op de geldverstrekkingen en de vergroting van de doelmatigheid
  - het beschreven beleidskader heeft betrekking op de volgende onderwerpen:
    - overheidsopdrachten (inkoop en aanbesteden);
    - subsidie verstrekking;
    - gewaarborgde geldleningen (= garantstellingen);
    - verstrekte geldleningen;
    - deelnemingen;
    - verstrekkingen in de vorm van bijdragen in natura.
2. De raad stelt de nota Publieke geldverstrekkingen vast.
3. Het college biedt de Algemene Subsidie Verordening aan de Raad aan ter vaststelling. In de Algemene subsidieverordening wordt de hoofdstructuur van het subsidieproces neergelegd.
4. Het college biedt de nota inkoop aan. In deze nota wordt het beleid van de gemeente Utrecht voorgelegd waarin onder meer de volgende inhoud is opgenomen:
  - de kaders voor het inkopen van leveringen, diensten en werken;
  - de uitgangspunten die de gemeente hanteert bij het inrichten van de inkoopfunctie.
5. De raad stelt de nota Inkoop vast.

## Hoofdstuk 4 Paragrafen

### Artikel 16 Paragrafen algemeen

1. Het college presenteert in aparte paragrafen in de begroting en de jaarstukken respectievelijk de beleidsuitgangspunten en de voortgang en verantwoording voor de volgende beheersmatige activiteiten:
  - lokale heffingen;
  - weerstandsvermogen en risicobeheersing;
  - onderhoud kapitaalgoederen (inclusief investeringen)
  - financiering;
  - bedrijfsvoering;
  - verbonden partijen;
  - grondbeleid.
2. In de begroting en jaarstukken van de gemeente Utrecht wordt in relatie tot de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing de paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid opgenomen.
3. De in artikel 8 lid 4 genoemde specifieke onderwerpen kunnen aanleiding geven tot toevoeging van extra paragrafen.

### Artikel 17 Paragraaf Lokale heffingen

1. In de paragraaf lokale heffingen bij de begroting en de jaarstukken neemt het college de verplichte onderdelen over op grond van artikel 10 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.

### Artikel 18 Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing

1. In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing bij de begroting en de jaarstukken neemt het college naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 11 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - een inventarisatie van de beschikbare en benodigde weerstandscapaciteit;
  - een inventarisatie van de risico's (als geheime bijlage);
  - het beleid omtrent het weerstandsvermogen en risicomangement;
  - een risicokaart waarin alle geïnventariseerde risico's zijn weergegeven naar financiële omvang en mate van waarschijnlijkheid;
  - de mutaties in de risico's ten opzichte van de meest actuele stand van het weerstandsvermogen.

### Artikel 19 Paragraaf Wendbaarheid en weerbaarheid

1. In de paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid bij de begroting en de jaarstukken geeft het college een duiding van de financiële positie om inzicht te geven in de financiële wendbaarheid en weerbaarheid.
2. In de paragraaf wendbaarheid en weerbaarheid bij de begroting en de jaarstukken verwerkt het college de verplichte onderdelen op grond van artikel 11 lid 2D van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.

## Artikel 20 Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen en investeringen

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 12 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - de voortgang van het geplande onderhoud openbaar groen, water, wegen, kunstwerken, straatmeubilair, riolering, gebouwen;
  - de omvang van het achterstallig onderhoud openbaar groen, water, wegen, kunstwerken, straatmeubilair, riolering, gebouwen.
2. In de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen is een toelichting opgenomen inzake de voorgenomen investeringen (programmabegroting) en de realisatie van de geplande investeringen (jaarstukken).

## Artikel 21 Paragraaf Financiering

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf Financiering naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 13 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - de financierings- en schuldbestand, waaronder:
    - o de financieringsbehoefte en het EMU-saldo;
    - o omvang, samenstelling en ontwikkeling van de netto schuld;
    - o interne rente (conform de vanuit BBV voorgeschreven presentatie);
  - het risicobeheer;
  - verstrekte geldleningen;
  - gewaarborgde geldleningen en verleende garanties;
  - het kas- en saldobehoor.

## Artikel 22 Paragraaf Bedrijfsvoering

1. In de paragraaf bedrijfsvoering in het jaarverslag wordt gerapporteerd over de bij de begroting beschreven onderwerpen aangaande de bedrijfsvoering alsmede over nieuwe ontwikkelingen. Het college stelt de doelen op het gebied van de bedrijfsvoering vast in relatie tot de door de raad periodiek vastgestelde programmadoelstellingen. De raad wordt in de paragraaf bedrijfsvoering geïnformeerd over het actuele beleid.
2. Het college rapporteert in de paragraaf bedrijfsvoering van de begroting en jaarstukken over de voortgang van de onderzoeken naar de doelmatigheid en doeltreffendheid, bedoeld in artikel 213a Gemeentewet, en de uitputting van de bijbehorende budgetten.

## Artikel 23 Paragraaf Verbonden partijen

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf verbonden partijen naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 15 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - toelichting op nieuwe verbonden partijen;
  - het beëindigen van bestaande verbonden partijen;
  - het wijzigen van bestaande verbonden partijen;
  - eventuele problemen bij bestaande verbonden partijen.

## Artikel 24 Paragraaf Grondbeleid

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf grondbeleid naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 16 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
  - de verwerving van gronden;
  - de relaties van het grondbeleid met de programma's;
  - grondexploitatiecomplexen met een looptijd langer dan 10 jaar (richttermijn);
  - de toegerekende rente;
  - de gehanteerde disconteringsvoet voor het berekenen van de contante waarde ten behoeve van het treffen van een verliesvoorziening bij verlieslatende grondexploitaties.
  
2. De te verwachten resultaten in de paragraaf grondbeleid zijn opgenomen tegen nominale waarde.

## Hoofdstuk 5. Financiële organisatie en financieel beheer

### Artikel 25 Interne controle

1. Het college draagt ten behoeve van het getrouwe beeld en de rechtmatigheid van de jaarrekening zorg voor een adequate administratieve organisatie en interne controle. Bij afwijkingen, geconstateerd bij interne controles, neemt het college maatregelen tot herstel.
2. In de paragraaf bedrijfsvoering besteedt het college aandacht aan de administratieve organisatie en de interne controlemaatregelen, en legt hij verantwoording af over het gevoerde interne controlebeleid.

### Artikel 26 Administratie

1. De administratie is zodanig van opzet en werking, dat zij in ieder geval dienstbaar is voor:
  - het sturen en het beheersen van activiteiten en processen in de gemeente als geheel en in de organisatieonderdelen;
  - het verstrekken van informatie over ontwikkelingen in de omvang van activa voorraden, vorderingen en schulden, enzovoorts;
  - het verschaffen van informatie aan de budgethouders en voor het maken van kostencalculaties;
  - het bevorderen van de rechtmatigheid, de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde bestuur in relatie tot de gestelde beleidsdoelen, de begroting en ter zake geldende wet- en regelgeving;
  - het afleggen van verantwoording over de rechtmatigheid, de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde bestuur in relatie tot de gestelde beleidsdoelen, de begroting en ter zake geldende wet- en regelgeving;
  - de controle van de registratie van gegevens als zodanig en van de daaraan ontleende informatie alsmede voor de controle op de rechtmatigheid, de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde bestuur in relatie tot de gestelde beleidsdoelen.

### Artikel 27 Financiële administratie

1. Het college draagt er zorg voor dat:
  - de inrichting en de werking van de financiële administratie voldoet aan het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten en andere relevante wet- en regelgeving;
  - de vereiste informatie verstrekt wordt aan het rijk, de provincie en de Europese Unie, alsmede aan andere instellingen die specifieke verantwoordingsverplichtingen opleggen aan gemeenten.

## Artikel 28 Registratie bezittingen, activa en vermogen

1. Het college draagt zorg voor een actuele en volledige registratie van bezittingen. In de registratie worden ook opgenomen niet-geactiveerde kunstvoorwerpen met cultuurhistorische waarde en de niet- of netto geactiveerde investeringen in de openbare ruimte.
2. Het college draagt er zorg voor, dat de registratie en de ontwikkeling van de bezittingen en het vermogen van de gemeente systematisch worden gecontroleerd, met dien verstande dat de waardepapieren, de voorraden, de uitstaande leningen, de (debiteuren-)vorderingen, de liquiditeiten, de opgenomen leningen en de (crediteuren-)schulden jaarlijks worden gecontroleerd en registergoederen en bedrijfsmiddelen tenminste eenmaal in de vier jaar.
3. Bij afwijkingen in de registratie van bezittingen neemt het college maatregelen voor herstel van de tekortkomingen. De resultaten van de controle en eventuele plannen van verbetering worden ter kennisgeving aan de raad aangeboden.

## Artikel 29 Financiële organisatie

1. Het college draagt de zorg voor en legt vast:
  - de indeling van de gemeentelijke organisatie en de toewijzing van de gemeentelijke taken aan de organisatieonderdelen;
  - de scheiding van taken, functies, bevoegdheden, verantwoordelijkheden, zodat aan de eisen van interne controle wordt voldaan en de betrouwbaarheid van de verstrekte informatie aan beleids- en beheersorganen is gewaarborgd;
  - de verlening van mandaten en volmachten voor het aangaan van verplichtingen ten laste van de toegekende budgetten en investeringskredieten;
  - de regels voor de opdrachtverlening en de verrekening van leveringen tussen de organisatieonderdelen van de gemeente;
  - de te maken afspraken met de organisatieonderdelen over de te leveren prestaties, de daarvoor beschikbare middelen en de wijze en frequentie van rapportage over de voortgang van de activiteiten en uitputting van middelen;
  - de regels voor de verlening van décharge over het gevoerde beheer van de organisatieonderdelen.

## Slotbepalingen

### Artikel 30 Intrekken oude verordening en overgangsrecht

De Financiële verordening 2013 gemeente Utrecht wordt ingetrokken, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de programmabegroting, jaarstukken en uitvoeringsinformatie over het jaar 2016.

### Artikel 31 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking per 1 januari 2017, met dien verstande dat de programmabegroting, de jaarstukken en de uitvoeringsinformatie met ingang van het jaar 2017 voldoen aan de bepalingen in deze verordening.

### Artikel 32 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als 'Financiële verordening 2017 gemeente Utrecht'.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van <datum>

De griffier,  
mr. M. van Hall CMC

De burgemeester,  
mr. J.H.C. van Zanen

## Toelichting op de artikelen Financiële Verordening

### Artikel 1 Definities

Rechtmatigheid: De relevante wet- en regelgeving kan voor een gemeente betrekking hebben op een zeer omvangrijk gebied. Raadsbesluiten en gemeentelijke verordeningen behoren in ieder geval tot dat gebied. Dat geldt ook voor collegebesluiten.

### Artikel 2 Beleidscyclus

De invulling van de beleidscyclus staat onder invloed van tal van factoren. Zowel inhoudelijke als praktische. Zo beïnvloedt de start van een nieuwe bestuursperiode met een nieuw programma de invulling van de cyclus. Ook goede aansluiting op essentiële externe ramingsinformatie is een belangrijke factor.

Hoewel bepaalde onderdelen –mede door wettelijke termijnen– redelijk vast liggen, vraagt de precieze invulling van de cyclus en vooral de verbinding tussen de verschillende instrumenten afstemming tussen college en raad. In de beleidscyclus staat de kaderstelling in meerjarig financieel perspectief centraal.

### Artikel 3 Voorjaarsnota

De Voorjaarsnota wordt opgesteld als voorbereiding op de programmabegroting. Het financiële beeld dat de basis is voor onze uitgangspunten en keuzes voor de volgende Programmabegroting wordt daarin geactualiseerd.

### Artikel 4 Programmabegroting

Artikel 4 bevat een aantal bepalingen over de inrichting van de begroting waarin de kaderstellende functie van de raad tot uiting komt. De raad legt op basis van dit artikel een belangrijk deel van de structuur van de begroting vast, evenals de kengetallen waarop de raad wil sturen en controleren. De gemeente bepaalt zelf het aantal en de inhoud van de programma's van de begroting en kan daardoor de begrotingsopzet aanpassen aan de eigen politiek–bestuurlijke wensen. Omdat er een politiek bestuurlijke keuze ten grondslag ligt aan de indeling van de programma's, stelt de raad de indeling vast. De programma's zijn leidend op beleidsniveau.

Een programma is gebaseerd op de drie w–vragen:

- wat willen we bereiken;
- wat gaan we daar voor doen;
- wat mag dat kosten.

Vooraf voor de eerste twee vragen zullen in de praktijk indicatoren nodig zijn. Aan de hand van die indicatoren kan de raad zijn kaderstellende functie vervullen. Ook dienen zij om de raad de gelegenheid te bieden zijn controlerende functie in te vullen door de uitkomsten en resultaten van de programma's te beoordelen.

### Artikel 5 Bestuursrapportage

Het college informeert de raad over majeure afwijkingen van de uitvoering en de bijstelling van het beleid ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting door de raad in de bestuursrapportages.

Majeure afwijkingen kunnen gevoed worden door politiek–bestuurlijke overwegingen. Financieel gezien wordt voor majeure majeure afwijkingen de volgende richtlijnen aangehouden:

- financiële afwijkingen van meer dan 10% van de lasten/baten per programma en/of
- een afwijking groter dan € 500.000 ten opzichte van de begrote lasten of baten per programma.
- Een afwijking groter dan € 100.000 per prestatiedoelstelling

De prognose voor het lopende begrotingsjaar in de bestuursrapportages kunnen naast de jaarstukken van het afgelopen jaar mede een belangrijke basis zijn voor het inzicht voor en het opstellen van de komende begroting.

#### **Artikel 6 Jaarlijkse verantwoording**

Artikel 6 is het sluitstuk van de begrotingscyclus, de verantwoording over de begrotingsuitvoering voor het college, c.q. de controle van de raad daarop.

#### **Artikel 7 Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling**

De raad stelt budgetten beschikbaar voor de uitvoering van de grondexploitatiebegroting. Jaarlijks vindt een herziening plaats van de grondexploitatiebegroting. Een jaarlijkse herziening sluit aan bij de gemeentelijke begrotingsystematiek.

#### **Artikel 8 Financiële positie**

De raad geeft in dit artikel de uitgangspunten aan die het college voor de uiteenzetting van de financiële positie en de meerjarenramingen moet volgen.

Er is voor gekozen om het ontwikkelen en periodiek actualiseren van de onderliggende beleidskaders niet door middel van de verordening aan vaste termijnen te verbinden. Dit is sterk onderwerp- en situatie-afhankelijk. Zo kan bijvoorbeeld de actualiteit om vernieuwing van beleid vragen. In andere gevallen kan beleidsontwikkeling verbonden zijn aan de raadsyclus (bijv. belastingbeleid) of de jaarcyclus (bijv. weerstandsvermogen).

#### **Artikel 9 Grondbeleid**

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling vraagt bestuurlijke keuzes en kaders. Dat geldt ook voor het verwerklijken van die ontwikkeling. Bij de verwerklijking gaat het om planologische voorbereiding, het verwerven van gronden, opstellen van contracten, civieltechnische werken en het (doen) realiseren. Dit brengt bijvoorbeeld keuzes met zich mee als gevolg van landelijk beleid, over de positie die de gemeente inneemt (actief of meer faciliterend), en rond kostenverhaal.

Ontwikkelingsvisies beslaan doorgaans een lange periode en ook in het grondbeleid is consistentie een belangrijke factor. Dit maakt dat ook de nota grondbeleid voor een langere termijn wordt vastgesteld. Belangrijk voor de actualiteit van de nota is dat een beleidsevaluatie plaats vindt zodra de (verwachte) ontwikkelingen daar aanleiding toe geven. Het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling gaat in op de gevolgen van de actualiteiten die zich jaarlijks voordoen.

#### **Artikel 10 Kapitaalgoederen en investeringen**

De verordening moet volgens artikel 212 Gemeentewet in elk geval bevatten de "regels voor waardering en afschrijving activa". Lid 3 schrijft voor dat het college hiertoe een nota waarderen en afschrijven voorlegt aan de Raad.

In lid 5 wordt het college opgedragen om met inachtneming van wettelijke en maatschappelijke normen gemeentebrede regels aan te bieden met betrekking tot de afschrijvingstermijnen.

Tevens wordt hier expliciet vastgelegd hoe de raad bij het vaststellen van de financiële positie, de investeringskredieten autoriseert. De autorisatie van deze kredieten zou anders als gevolg van het door gemeenten gehanteerde lasten en batenstelsel buiten de boot vallen. Investeringen van gemeenten worden voornamelijk geactiveerd en drukken zodoende in het jaar van aanschaf niet op de onder de programma's verantwoorde lasten.

### **Artikel 11 Reserves**

Met de bepaling van (globale) kaders rond de omvang van het eigen vermogen stuurt de raad op bijvoorbeeld de gewenste dekking van risico's of het bestemmen van ruimte voor specifieke doelen of maatschappelijke investeringen.

In het BBV is een kader voor reserves opgenomen. In dit artikel van de verordening geeft de raad expliciet invulling aan de regels rond reserves.

Voor de reserves biedt vooral de jaarcyclus bij uitstek de gelegenheid om de actuele ontwikkelingen te volgen en te toetsen aan de geformuleerde uitgangspunten. De verdere ontwikkeling van beleid kan dan ook gestalte krijgen in het onderdeel reserves bij de begroting en jaarstukken.

### **Artikel 12 Lokale heffingen, tarieven en kostprijs**

De nota lokale heffingen beschrijft de actuele kaders voor het beleid. Doel van de nota is het formaliseren van de gemeentelijke beleidslijn. Het vormt de basis voor de gemeentelijke belastingheffing voor de komende periode.

Artikel 212 Gemeentewet vereist dat de verordening minimaal de grondslagen bevat voor de berekening van de door het gemeentebestuur in rekening te brengen tarieven (art 229b GW) en heffingen (art 15.33 Wet milieubeheer).

#### *Kostprijsberekening*

Om de raad op eenvoudige wijze meer inzicht te geven in de totale kosten van de overhead voor de gehele organisatie wordt in het nieuwe BBV voorgeschreven dat in het programmaplan een apart overzicht moet worden opgenomen van de kosten van de overhead oftewel het taakveld '04 ondersteuning organisatie'. In de overige programma's worden alleen de kosten opgenomen die betrekking hebben op het primaire proces. Het BBV hanteert als definitie van overhead: alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces.

#### *Generieke overhead*

Generieke overhead bevat de overhead van diensten die voor de gehele gemeentelijke organisatie ingezet worden. Op basis van de wettelijke voorschriften mag hiervan een deel worden toegerekend aan de heffingen met kostendekkende tarieven. De formatie wordt hierbij als verdeelsleutel gehanteerd.

#### *Decentrale overhead*

Decentrale overhead betreft de overheadkosten van een organisatieonderdeel. Deze wordt ook aan de tarieven toegerekend. Om zoveel als mogelijk consistentie te bereiken in de toerekening, wordt als hoofdregel voor deze overhead ook fte als verdeelsleutel gehanteerd.

Vanwege de specifieke kostenstructuur van de in art 12 lid 6 genoemde retributies worden voor de decentrale overhead verdeelsleutels toegepast die zich het beste verhouden met de specifieke dienstverlening.

### **Artikel 13 Financieringsfunctie**

De financieringsfunctie (treasury) is een belangrijk onderdeel van het middelenbeheer. Gezien de operationele kwetsbaarheid van deze functie bevat artikel 212 het expliciete voorschrift dat de verordening een onderdeel over de financieringsfunctie heeft. In dit artikel wordt uitvoering gegeven aan artikel 212, tweede lid onder c. Het gaat om de kaders voor het uitvoeren van de financieringsfunctie. Het eerste lid van het artikel draagt het college op nadere regels uit te werken die met name protocollen bevat voor de dagelijkse uitvoering. De uitvoering van de financieringsfunctie

komt aan de orde in de financieringsparagraaf in de begroting en de rekening zoals die in het Besluit begroting en verantwoording is voorgeschreven.

#### **Artikel 14 Weerstandsvermogen en risicomanagement**

De nota Risicomanagement en weerstandsvermogen gaat in op de manier waarop binnen de gemeente Utrecht risico's geïnventariseerd, gewogen en beheerst worden. Ook wordt aangegeven welk vermogen nodig is om gebeurtenissen financieel het hoofd te bieden.

#### **Artikel 15 Publieke geldverstrekkingen**

Subsidies vormen een belangrijk instrument bij het realiseren van de door de raad geformuleerde programmadoelstellingen. Artikel 4.23 Algemene wet bestuursrecht vereist dat een subsidie slechts door een bestuursorgaan kan worden verstrekt op grond van een wettelijk voorschrift. Het voorschrift moet regelen voor welke activiteiten subsidies kunnen worden verstrekt. Dit artikel draagt het college op te zorgen voor een adequate toetsingskaders bij verlening van subsidies.

De regels waarborgen het handelen in overeenstemming met de regels hiervoor van de Europese Unie en de geldende Algemene Subsidieverordening van de gemeente Utrecht.

De inkoop van goederen en diensten en de aanbesteding van werken beslaat een fors deel van het gemeentelijke budget en is in bepaalde gevallen een kwetsbare activiteit. In die zin zijn intern- en administratief-organisatorische regels te zien als een vorm van risicobeheersing. De aansprakelijkheid kan worden beperkt en jegens derden wordt rechtszekerheid gecreëerd.

#### **Artikel 16 Paragrafen algemeen**

De paragrafen die deel uitmaken van begroting en jaarstukken behandelen onderwerpen die (voor de raad) belangrijk zijn voor het inzicht in de financiële positie. Via de paragrafen kan de raad beleidsuitgangspunten voor beheersmatige activiteiten en lokale heffingen vaststellen. Een aantal van deze activiteiten en de (minimale) inhoud van de paragrafen is wettelijk voorgeschreven. Hieraan kan op grond van eigen prioriteit extra inhoud worden toegevoegd en/of kunnen extra paragrafen worden gedefinieerd. In de Utrechtse programmabegroting zijn extra paragrafen investeringen en Wendbaarheid/weerbaarheid opgenomen.

Een beperkende factor bij de openbare informatievoorziening in bepaalde paragrafen kan zijn dat deze geen schade mag toebrengen aan de belangen van de gemeente. Indien nodig legt het college geheimhouding op conform artikel 25 gemeentewet.

#### **Artikel 17 Paragraaf Lokale heffingen**

De paragraaf lokale heffingen bij de begroting en jaarstukken is het geschikte instrument om de bestaande beleidsuitgangspunten te toetsen en/of bij te sturen.

#### **Artikel 18 Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing**

In het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten is in artikel 11 lid 2 voorgeschreven welke informatie de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing in elk geval moet bevatten.

#### **Artikel 19 Paragraaf Wendbaarheid en Weerbaarheid**

De paragraaf 'wendbaarheid en weerbaarheid' is sinds het jaar 2014 toegevoegd aan de Programmabegroting en de jaarstukken. Het doel van deze paragraaf is om met een aantal relevante indicatoren een stand van zaken aan te geven en mogelijkheden om de financiële weerbaarheid en wendbaarheid te versterken aan te duiden.

De weerbaarheid geeft de financiële positie van de gemeente weer en de wendbaarheid geeft de mate waarin de gemeente zich aan kan passen aan gewijzigde omstandigheden weer.

Het Besluit Begroten en Verantwoorden schrijft in artikel 11 lid 2d een aantal kengetallen voor welke opgenomen dienen te worden in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing. In overleg met de Provincie is overeengekomen dat deze kengetallen opgenomen kunnen worden in de paragraaf Wendbaarheid en weerbaarheid, omdat ze op deze plaats van samenhang en duiding kunnen worden voorzien.

#### **Artikel 20 Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen en investeringen**

In deze paragraaf wordt het totaalbeeld van het onderhoudsprogramma en het investeringsprogramma weergegeven. De onderliggende beleidsnota's inzake de kapitaalgoederen vormen de basis voor het investeringsprogramma. Dit investeringsprogramma is onderverdeeld in onderhoudslasten, vervangingsinvesteringen en uitbreidingsinvesteringen. In de programmabegroting en jaarstukken worden de investeringen in een aparte bijlage getoond.

#### **Artikel 21 Paragraaf Financiering**

De basis voor dit artikel is gelegen in artikel 13. Artikel 20 regelt over welke feiten inzake het financieel beheer van de financieringsfunctie de raad in elk geval in de verplichte paragraaf financiering bij de begroting en jaarstukken wordt geïnformeerd.

#### **Artikel 22 Paragraaf Bedrijfsvoering**

Het domein van de ambtelijke organisatie is de verantwoordelijkheid van het college. Beleid op dit gebied wordt in de eerste plaats vormgegeven door het college. Bedrijfsvoering is echter van belang voor de raad omdat het welslagen van de programma's afhankelijk is van de resultaatgerichtheid en effectiviteit van de ambtelijke organisatie.

De raad kan invulling geven aan zijn eigen informatiebehoefte over de middelen en de bedrijfsvoering. Deze informatiebehoefte dient vooraf kenbaar gemaakt te worden aan het college.

#### **Artikel 23 Paragraaf Verbonden partijen**

Artikel 15 Besluit Begroten en Verantwoorden schrijft voor welke informatie verplicht opgenomen moet worden in de paragraaf verbonden partijen:

- a. de visie op en de beleidsvoornemens omtrent verbonden partijen;
- b. de lijst van verbonden partijen, die wordt onderverdeeld in:
  - gemeenschappelijke regelingen;
  - vennootschappen en coöperaties;
  - stichtingen en verenigingen;
  - overige verbonden partijen.
- c. de lijst van verbonden partijen.

In de lijst van verbonden partijen wordt ten minste de volgende informatie opgenomen:

- a. de wijze waarop de provincie onderscheidenlijk de gemeente een belang heeft in de verbonden partij en het openbaar belang dat ermee gediend wordt;
- b. het belang dat de provincie onderscheidenlijk de gemeente in de verbonden partij heeft aan het begin en de verwachte omvang aan het einde van het begrotingsjaar;
- c. de verwachte omvang van het eigen vermogen en het vreemd vermogen van de verbonden partij aan het begin en aan het einde van het begrotingsjaar;
- d. de verwachte omvang van het financiële resultaat van de verbonden partij in het begrotingsjaar;
- e. de eventuele risico's, als bedoeld in artikel 11, eerste lid, onderdeel b, van de verbonden partij voor de financiële positie van de provincie onderscheidenlijk gemeente.

#### **Artikel 24 Paragraaf Grondbeleid**

In de paragraaf grondbeleid bij begroting en jaarstukken kan de uitvoering van het grondbeleid tussentijds worden gevolgd. Deze omvat dan ook de financiële ontwikkeling, de verantwoording van de ontwikkelingen in de grondexploitaties.

#### **Artikel 25 Interne controle**

Interne controle is het proces of het stelsel van middelen, maatregelen en procedures dat erop gericht is een redelijke zekerheid te krijgen over het bereiken van doelstellingen in de volgende categorieën:

- de effectiviteit en efficiëntie van bedrijfsprocessen;
- de betrouwbaarheid van de (financiële) informatieverzorging en
- de naleving van relevante wet- en regelgeving.

Deze interne controle staat ook wel bekend als: interne beheersing.

De raad legt in dit artikel enkele basiscondities vast voor de interne controle. Daarmee verkrijgt de raad de zekerheid dat het college aan de eisen, genoemd in met name artikel 5, eerste lid, zal kunnen voldoen. De verordening geeft in het eerste lid aan het college de opdracht voor de inrichting van de financiële organisatie maatregelen te treffen op het gebied van interne controle, zoals een adequate functiescheiding, deugdelijke interne kaders uitgewerkt in uitvoerbare regels en procedures, waarborgen van de naleving van de regels en deugdelijke informatievoorziening.

#### **Artikel 26 Administratie**

In artikel 25 worden de kaders gegeven voor de inrichting van administraties van de gemeente. In hoofdlijnen wordt opgedragen welke gegevens moeten worden vastgelegd en aan welke eisen de vastgelegde gegevens moeten voldoen. Deze verordening regelt niet –inherent aan het dualisme– de regels en activiteiten die daarvoor in de uitvoering nodig zijn. Dat is een taak van het college. Deze zal deze zaken wel in een besluit moeten vastleggen voor de aansturing van de ambtelijke organisatie. Een en ander geldt ook voor artikel 26,27 en 28.

#### **Artikel 27 Financiële administratie**

Een belangrijk onderdeel van de administratie is de financiële administratie.

Bij algemene maatregel van bestuur stelt het Rijk eisen aan de verantwoordingsinformatie van gemeenten. In het Besluit begroting en verantwoording zijn onder andere waarderingsgrondslagen, balansindeling en verplicht op te leveren financiële gegevens vastgelegd. Vanuit de financiële administratie moeten gegevens worden aangeleverd voor de financiële verantwoordingsinformatie aan de raad, maar ook aan gedeputeerde staten, in hun rol als toezichthouder, het Rijk en de Europese Unie.

#### **Artikel 28 Registratie bezittingen en activa**

Voor een goed beeld van de financiële positie is een volledige registratie van de gemeentelijke bezittingen onontbeerlijk. Om te garanderen dat de registratie actueel en juist is, wordt in dit artikel het college opgedragen periodiek de registratie te controleren en bij afwijkingen maatregelen tot herstel te treffen.

#### **Artikel 29 Financiële organisatie**

In dit artikel worden uitgangspunten voor de inrichting van de financiële organisatie gegeven, waaraan het college bij het stellen van regels voor de ambtelijke organisatie invulling moet geven. De uitgangspunten vormen kaders voor het college, waaraan hij zich moet houden.

In de onderdelen a. en b. worden eisen gesteld aan de toedeling van taken aan organisatieonderdelen van de gemeente en de toewijzing van functies aan functionarissen. Voor de eisen van interne controle (artikel 24, onder b.) geldt de toelichting van artikel 6.

In de onderdelen c. t/m f. worden eisen gesteld aan de budgettoedeling en de verantwoording daarover.

**Artikel 30 Intrekking oude verordening**

Deze verordening treedt in de plaats van de vorige op grond van het oude artikel 212 Gemeentewet opgestelde verordening.

**Artikel 31 Inwerkingtreding**

De wetgever heeft bepaald, dat de nieuwe verordening artikel 212 Gemeentewet bij alle gemeenten op het begrotingsjaar 2017 van toepassing moet zijn. De oude verordening blijft nog van kracht op de begroting en jaarstukken van 2016.

**Artikel 32 Citeertitel**

In dit artikel wordt de naam gegeven, waarmee men in de gemeentelijke stukken naar deze verordening kan verwijzen.



Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Feiter, H.G.J. de (Hester)
Kenmerk	16.507030
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 109

---

### **Actualisatie 'Financiële verordening gemeente Utrecht'**

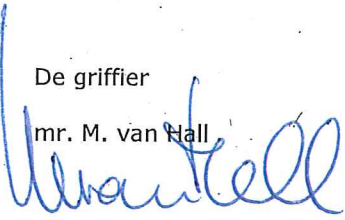
besluit

1 De Financiële Verordening 2017 vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall



De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen



## voorstel aan de raad

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Koolenbrander, J.M.W. (Annemarie)
Kenmerk	16.507031
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 110
Geheim	Nee

---

### **Nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa**

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 De nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen

Mr. J.H.C. van Zanen

### **Conclusie commissie**

#### Toezeggingen wethouder:

- Begin 2018, in de subcommissie Controle & Financiën met ervaringscijfers de afschrijvingstermijnen (in afschrijvingstabel bij nota Waava) bespreken.

Status: B

**Bijlages**

Voorstel: Voorstel\_6711

Bijlage: Nota WAAVA

Bijlage: Afschrijvingstabel vaste activa

Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 110

**Eerdere besluitvorming**

**Uitvoering**

## Context

Het Besluit begroten en verantwoorden (BBV) bevat regels over de verslaglegging door gemeenten en provincies. De jaarlijkse begroting en verantwoording moeten aan deze regels voldoen, om te voorzien in de informatiebehoefte van de gemeenteraad in verband met zijn kaderstellende en controlerende rol. Daarnaast regelt het BBV de informatie ten behoeve van het Rijk, de Europese Unie en het Centraal Bureau voor de Statistiek. Op 17 maart 2016 is een vernieuwd BBV gepresenteerd dat met ingang van het begrotingsjaar 2017 van kracht wordt.

De vernieuwing van het BBV werkt door naar de Financiële verordening, waarin de gemeenteraad de hoofdlijnen van het financiële beleid en de financiële sturing vastlegt. De aangepaste verordening is in een afzonderlijk voorstel voorgelegd. Daarbij hebben wij de verordening tevens gestroomlijnd, zodanig dat deze alleen de hoofdlijnen bevat en dat de uitwerking in afzonderlijke nota's wordt geregeld.

In de oude Financiële verordening waren de hoofdlijnen op het gebied van investeringen en kapitaalgoederen uitgewerkt in bepalingen met betrekking tot het waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa. De gestroomlijnde verordening bevat deze uitwerking niet meer. Daarom legt het college de nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa afzonderlijk aan de raad voor. Ter informatie is een bijlage met de afschrijvingstabel bijgevoegd. Deze heeft het college vastgesteld als uitwerking van de nota.

## Beslispunt

- 1 De nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa vast te stellen.

### Argumenten

- 1.1 Het opstellen van deze nota vloeit voort uit de nieuwe Financiële verordening.  
De verordening is gestroomlijnd, waarbij de beleidsmatige uitwerking wordt geregeld via afzonderlijke nota's.
- 1.2 De nota is in lijn met de regelgeving uit het Besluit begroten en verantwoorden.  
In het nieuwe BBV vervalt het onderscheid tussen investeringen met economisch nut en met maatschappelijk nut. Dat betekent dat alle investeringen verplicht moeten worden geactiveerd en afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur. In Utrecht werden investeringen met maatschappelijk nut in principe niet geactiveerd, maar à fonds perdu genomen. In verband met deze wijziging van de regelgeving wordt het financiële beleid op dit punt aangepast.  
Zie ook bijlage 1 van de nota, onder de punten 6, 8, 11 en 12.
- 1.3 Voor het overige sluit de nota aan bij het bestaande financiële beleid.  
Het bestaande financiële beleid is nader gepreciseerd in de nota. Bijlage 1 van de nota (blz. 24 en verder) bevat de als gevolg hiervan doorgevoerde wijzigingen.

## Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Koolenbrander, J.M.W. (Annemarie)
Kenmerk	16.507031
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 110

---

### **Nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa**

besluit

- 1 De nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier  
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad  
mr. J.H.C. van Zanen

# Nota waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa (WAAVA)

---

12 september 2016

# 1 Inhoudsopgave

2	Inleiding.....	4
3	Wettelijke kaders .....	5
4	Indeling van vaste activa .....	5
4.1	Materiële vaste activa (MVA) .....	5
4.1.1	MVA met een economisch nut .....	6
4.1.2	MVA in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut .....	7
4.2	Immateriële vaste activa.....	8
4.2.1	Kosten verbonden aan het sluiten van geldleningen.....	8
4.2.2	Kosten van onderzoek en ontwikkeling voor het realiseren van een bepaald actief .....	8
4.2.3	Bijdragen aan activa in eigendom van derden.....	8
4.3	Financiële vaste activa .....	9
5	Waardering van materiële vaste activa .....	9
5.1	Aankoopprijs .....	9
5.2	Vervaardigingsprijs.....	9
5.2.1	Indirecte kosten .....	10
5.2.2	Toerekening van interne uren en overige indirecte kosten .....	10
5.2.3	Toerekening van rente .....	11
5.2.4	Bijdragen van derden.....	11
5.2.5	Onttrekkingen uit reserves .....	11
5.3	Waardeverandering .....	11
5.3.1	Actuele waarde, marktwaarde, economische waarde .....	11
5.3.2	Boekwaarde .....	12
5.3.3	Afwaarderen .....	12
5.3.4	Beslisboom afwaarderen .....	13
6	Activeren (van materiële vaste activa) .....	13
6.1	Criteria voor activeren .....	14
6.2	Beslisboom: Activeren .....	15
6.3	Activa in ontwikkeling.....	16
7	Afschrijven .....	16
7.1	Startmoment van de afschrijvingen.....	17
7.2	Afschrijvingstermijnen .....	18
7.3	Componentenbenadering.....	18
7.4	Afschrijvingsmethoden .....	19
7.4.1	Lineaire afschrijvingsmethode .....	19
7.4.2	Annuitaire afschrijvingsmethode.....	19
7.5	Categorieën (afschrijvingstabel) .....	20

8	Rente.....	21
8.1.1	Betaalde rente.....	21
8.1.2	Omslagrente.....	21
8.2	Rente tijdens de bouw.....	21
8.3	Rente tijdens de exploitatie.....	22
9	Financiële dekking van kapitaallasten.....	22
9.1.1	Dekking uit inkomsten van derden.....	22
9.1.2	Dekking uit structureel kapitaallastenbudget.....	22
9.1.3	Activareserve = kapitaallastenreserve.....	22
	Bijlage 1: Belangrijkste wijzigingen.....	24
	Bijlage 2: Verklarende woordenlijst.....	26

## 2 Inleiding

De nota waarden, activeren en afschrijven van vaste activa, kortweg WAAVA, is een nieuwe nota die uitvoering geeft aan artikel 10 van de Financiële verordening van de gemeente Utrecht. Zij geeft de kaders voor administratief handelen aan die gelden vanaf het moment dat de gemeenteraad heeft besloten over investeringskredieten en de bijbehorende uitgaven heeft geautoriseerd.

De nota geeft uitdrukking aan de bijzondere positie van investeringen in de gemeentelijke financiële huishouding. Een substantieel deel van de gemeentelijke middelen gaat naar investeringen om de beleidsuitvoering mogelijk te maken. Voorbeelden zijn culturele en sportvoorzieningen, scholen, wegen, rioleringen en groenvoorzieningen, maar ook investeringen ten behoeve van de bedrijfsvoering. Nadat de gemeenteraad heeft besloten een investeringskrediet te verlenen en de bijbehorende uitgaven te autoriseren, wordt een waardevol object toegevoegd aan het gemeentelijk bezit. De verwachting daarbij is dat het vele jaren zal meegaan. Dat laatste heeft zijn weerslag in de exploitatiebegroting en de balans. Hoewel de grootste uitgaven voor een investering gedaan worden vóór het moment van oplevering, worden deze in de exploitatiebegroting als lasten gespreid over de hele levensduur van het object. Een investeringsbesluit betekent dus een meerjarige financiële verplichting. De investering is op de balans een bezit met een bepaalde waarde. In het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) staan hiervoor de algemeen geldende regels. De Utrechtse spelregels met betrekking tot activeren en afschrijven in deze nota zijn hiervan afgeleid.

Tot en met 2016 werd de hiervoor genoemde werkwijze in Utrecht alleen gevolgd voor de categorie investeringen met een economisch nut. Directe aanleiding voor de nieuwe nota WAAVA is de wijziging in het BBV met betrekking tot investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut. Tot nu toe was het toegestaan om investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut te activeren, maar met ingang van de begroting 2017 stelt het BBV dit verplicht. In Utrecht was het beleid deze categorie investeringen in principe niet te activeren. Het beleid moet worden aangepast in overeenstemming met het vernieuwde BBV .

De nota WAAVA behandelt de volgende onderwerpen:

- a. de grondslagen voor waardering en activering van vaste activa
- b. de afschrijvingsmethode en –termijnen van vaste activa
- c. het moment waarop de afschrijving van vaste activa begint

Met deze nota legt de gemeenteraad het kader en de uitgangspunten vast. De omkaderde teksten geven kort aan wat de regel inhoudt met daaronder de toelichting. Ook is aangegeven welke ruimte het BBV biedt. Binnen het kader van de nota WAAVA geeft het college van burgemeester en wethouders nadere uitwerking in de vorm van een Afschrijvingstabel met de exacte afschrijvingstermijnen en –methode van de onderscheiden activa. De afschrijvingstabel wordt ter informatie aan de Raad aangeboden.

Ter verheldering van het beleid en de regelgeving gaat deze nota ook in op de theoretische achtergrond van de gehanteerde begrippen.

### **3 Wettelijke kaders**

Artikel 212 van de Gemeentewet stelt dat elke gemeente een financiële verordening moet hebben. De financiële verordening bevat in elk geval de “regels voor waardering en afschrijving van activa”.  
[http://wetten.overheid.nl/BWBR0005416/2016-02-01#TiteldeelIV\\_HoofdstukXIV](http://wetten.overheid.nl/BWBR0005416/2016-02-01#TiteldeelIV_HoofdstukXIV)

Het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) stelt wettelijke regels met betrekking tot gemeentefinanciën. De artikelen 59 tot en met 65 van het BBV bevatten regels voor waardering, activering en afschrijving van vaste activa.

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0014606/2016-04-14>

Met het oog op de juiste interpretatie van de BBV-regels doet de commissie BBV stellige uitspraken. Gemeenten zijn verplicht zich aan de stellige uitspraken te houden. Daarnaast doet de commissie BBV aanbevelingen en publiceert een vraag- en antwoordrubriek op haar website.

<http://www.commissiebbv.nl/>

Artikel 10 van de Financiële verordening gemeente Utrecht bepaalt dat het college van burgemeester en wethouders de nota “Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa (WAAVA)” aanbiedt ter behandeling en vaststelling door de raad.

Voor de exacte afschrijvingstermijn per actief stelt het college van burgemeester en wethouders een detailtabel vast en verstrekt deze ter informatie aan de raad.

### **4 Indeling van vaste activa**

Kapitaalgoederen zijn objecten met een meerjarig nut. Een relatief groot deel van het vermogen van de gemeenten zit besloten in kapitaalgoederen.

Investerings uitgaven zijn de uitgaven die de gemeente doet voor de aanschaf of vervaardiging van kapitaalgoederen. Met ingang van 2017 worden alle investeringen in vaste activa – die voldoen aan de criteria volgens de richtlijnen uit deze nota – geactiveerd.

Activa zijn de bezittingen van de gemeente op een bepaald moment, de waarde ervan uitgedrukt in euro's. Ze staan op de debet-kant (linkerkant) van de balans. De bezittingen kunnen vast zijn of vlottend naargelang hun relatieve omloopsnelheid. Deze nota gaat over de vaste activa; dat zijn de bezittingen met een looptijd van minimaal één jaar. We onderscheiden drie soorten vaste activa: materiële, immateriële en financiële vaste activa.

#### **4.1 Materiële vaste activa (MVA)**

Materiële vaste activa (MVA) zijn de materiële bezittingen van de gemeente, die zij langdurig gebruikt voor haar beleidsrealisatie en bedrijfsvoering. De gemeente heeft het economisch

eigendom. Enkele voorbeelden: het gemeentehuis, scholen, bedrijfsauto's, computers, rioleringen en sportvelden. In het BBV (artikel 35) wordt onderscheid gemaakt tussen MVA met een economisch nut en MVA in openbare ruimte met een maatschappelijk nut.

#### 4.1.1 MVA met een economisch nut

MVA hebben een economisch nut indien ze verhandelbaar zijn (er een markt voor is) en/of als ze kunnen bijdragen aan het genereren van middelen. Indien ter bestrijding van kosten rechten of een heffing kan worden geïnd, dan spreken we van materiële vaste activa met een economisch nut. Dat een gemeente ervoor kan kiezen ergens geen of geen kostendekkend tarief voor te heffen, is niet relevant voor de vraag of een actief economisch nut heeft. Dit betekent onder andere dat alle gebouwen een economisch nut hebben; er is immers een markt voor gebouwen. Een vergelijkbare redenering geldt voor de verhandelbaarheid.

Zie verder paragraaf 'activeren'.



*Voorbeelden van materiële vaste activa met een economisch nut: maatschappelijk vastgoed*



*Voorbeeld van materiële vaste activa met een economisch nut: riolering*

#### **4.1.2 MVA in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut**

Het criterium 'maatschappelijk nut' is niet hetzelfde als 'maatschappelijke functie'. Dat laatste geldt voor het overgrote deel van het gemeentelijk bezit. Voor de duidelijkheid hanteert het BBV in geval van maatschappelijk nut de extra toevoeging 'in de openbare ruimte'. MVA in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut genereren geen inkomsten, maar vervullen wel duidelijk een publieke taak. Het betreft investeringen in bijvoorbeeld wegen, water en groenvoorzieningen.

Alle investeringsprojecten in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut die in uitvoering komen in of na 2017 en de gemeente minimaal 5 miljoen euro kosten, worden geactiveerd. Zie verder paragraaf 6. Activeren.



*Voorbeelden van materiële vaste activa in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut: wegen en groenvoorziening*

## 4.2 Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa bestaan uit:

- Kosten verbonden aan het sluiten van geldleningen en het saldo van agio en disagio.
- Kosten van onderzoek en ontwikkeling voor het realiseren van een bepaald actief.
- Bijdragen aan activa in eigendom van derden.

### 4.2.1 Kosten verbonden aan het sluiten van geldleningen

Kosten van het sluiten van geldleningen worden in Utrecht niet geactiveerd maar direct ten laste van het resultaat gebracht.

### 4.2.2 Kosten van onderzoek en ontwikkeling voor het realiseren van een bepaald actief

Kosten van onderzoek en ontwikkeling zijn immateriële kosten. Het activeren van immateriële kosten leidt tot bijkomende (rente-)lasten en daarmee uiteindelijk tot hogere exploitatielasten zonder dat daar een voordeel of een materieel bezit tegenover staat. Daarom is het van belang zorgvuldig af te wegen hoeveel immateriële kosten redelijkerwijs tot de kostprijs van het actief kunnen worden gerekend. De toevoeging in de BBV-regel 'voor het realiseren van een bepaald actief' is hier essentieel. De vooronderzoeken in de voorbereidende fasen leiden tot een definitief 'go-or-no-go' moment waarop het bestuurlijk besluit valt om over te gaan tot de realisatie van een bepaald actief van een bepaalde omvang en kwaliteit en voor het verleende krediet.

Immateriële kosten voor het realiseren van een bepaald actief in eigendom van de gemeente, worden in Utrecht geactiveerd vanaf het moment dat het inhoudelijk en financieel kader is vastgesteld c.q. het investeringskrediet is vrijgegeven door de gemeenteraad.

Immateriële kosten in de fase(n) daarvoor worden in Utrecht niet geactiveerd. Op basis van een onderbouwd voorstel kan de gemeenteraad een separaat voorbereidingskrediet verstrekken.

Voor een nadere toelichting bij de verschillende projectfasen: zie 5.2.2 'Toerekening van interne uren en overige indirecte kosten'.

### 4.2.3 Bijdragen aan activa in eigendom van derden

In het BBV artikel 61 staan de volgende voorwaarden:

Bijdragen aan activa in eigendom van derden *kunnen* worden geactiveerd indien:

- a. er sprake is van een investering door een derde
- b. de investering bijdraagt aan de publieke taak
- c. de derde zich heeft verplicht tot het daadwerkelijk investeren, op een wijze zoals is overeengekomen en;
- d. de bijdrage kan worden teruggevorderd indien de derde in gebreke blijft of de gemeente anders recht kan doen gelden op de activa die samenhangen met de investering.

Bijdragen aan activa in eigendom van derden worden in Utrecht over het algemeen niet geactiveerd, maar rechtstreeks ten laste van het resultaat gebracht.

De gemeente behoudt de mogelijkheid om investeringsbijdragen aan derden te verstrekken. Deze mogen alleen geactiveerd worden als beantwoord wordt aan de vier hiervoor genoemde BBV-criteria.

### **4.3 Financiële vaste activa**

Financiële vaste activa kennen volgens het BBV de volgende indeling:

1. Kapitaalverstrekkingen aan: gemeenschappelijke regelingen, deelnemingen en overige verbonden partijen
2. Langlopende leningen aan openbare lichamen, woningcorporaties, deelnemingen en overige verbonden partijen
3. Overige langlopende leningen
4. Overige uitzettingen met een looptijd van 1 jaar of langer

Leningen verstrekt aan derden worden gewaardeerd en op de balans opgenomen tegen de nominale waarde. De belangen in gemeenschappelijke regelingen en deelnemingen, evenals effecten worden gewaardeerd tegen de kostprijs.

## **5 Waardering van materiële vaste activa**

Met 'waardering' bedoelen we hier de administratieve waarde van een bezit bepalen. De waarde van een object is de prijs die betaald is om het object aan te kopen of de kosten om het zelf te vervaardigen. De waarde van objecten bevindt zich aan de activa-kant, dit is de linkerkant van de balans. Op de oorspronkelijke waarde vindt jaarlijks afschrijving plaats die parallel loopt met de waardedaling door veroudering en slijtage. Zie verder bij: 'afschrijven'.

### **5.1 Aankoopprijs**

De aankoopprijs, ook wel de 'verkrijgingsprijs' genoemd, is de som van alle inkoopkosten exclusief verrekenbare of compensabele BTW en vermeerderd met de bijkomende kosten. Voorbeelden van bijkomende kosten zijn: notariskosten en overdrachtsbelasting.

### **5.2 Vervaardigingsprijs**

De vervaardigingsprijs omvat de aanschaffingskosten van de gebruikte grond- en hulpstoffen, de kosten van materialen en van arbeid en overige kosten, die rechtstreeks aan de vervaardiging kunnen worden toegerekend, vermeerderd met de rente tot het tijdstip van ingebruikname. Voorbeelden van overige kosten zijn: bouwplaatskosten, leges en verzekeringskosten tijdens de bouw.

### 5.2.1 Indirecte kosten

BBV artikel 63: 'In de vervaardigingsprijs *kunnen* voorts worden opgenomen een redelijk deel van de indirecte kosten en de rente over het tijdvak dat aan de vervaardiging van het actief kan worden toegerekend.'

### 5.2.2 Toerekening van interne uren en overige indirecte kosten

Met 'interne uren' wordt bedoeld: de kosten van ambtelijke inspanning, berekend tegen intern uurtarief. VAT-kosten zijn ook indirecte kosten. Met VAT-kosten wordt bedoeld: de kosten van voorbereiding, administratie en toezicht. Interne uren en overige indirecte kosten komen voor gedurende het gehele proces vanaf het allereerste concept startdocument tot en met de oplevering en nazorg. Sommige activiteiten dragen rechtstreeks bij aan de realisatie van een bepaald actief, anderen behoren tot de normale bedrijfsvoering. Het is lastig om objectief aan te geven welke van deze indirecte kosten redelijkerwijs aan het actief kunnen worden toegerekend. Door een proces in fasen te knippen is het mogelijk om hierover nadere afspraken te maken.

In Utrecht wordt voor complexe ruimtelijke processen het Utrechts Plan Proces (UPP) model gebruikt. Hierin worden een vijftal fasen<sup>1</sup> onderscheiden:

1. Initiatief-fase
2. Definitiefase
3. Ontwerpfase
4. Voorbereidingsfase
5. Realisatiefase.

Bij omvangrijke ruimtelijke projecten mag in Utrecht tot de vervaardigingsprijs worden gerekend en mee geactiveerd: een redelijk deel van de interne uren en overige indirecte kosten van de bovengenoemde fasen 3 tot en met 5. De fasen 1 en 2 worden direct ten laste van het resultaat van het betreffende boekjaar gebracht.

De start van fase 3, de ontwerpfase, vormt het moment waarop het inhoudelijk en financieel kader is vastgesteld.

In Utrecht wordt voor projecten in de bedrijfsvoering zoals ICT projecten het prince-2 model gebruikt. Hierin worden een viertal fasen onderscheiden:

1. Opstartfase / projectaanloop
2. Initiatie-fase
3. Uitvoeringsfase(n)
4. Oplevering en nazorg

Bij bedrijfsvoeringsprojecten zoals ICT-projecten wordt in Utrecht tot de verwervings- c.q. vervaardigingsprijs gerekend en mee geactiveerd: een redelijk deel van de interne uren en overige indirecte kosten van de bovengenoemde fasen 2 en 3. De kosten in fase 1 en 4 worden direct ten laste van het resultaat van het betreffende boekjaar gebracht.

---

<sup>1</sup> Voor een nadere definiëring van de vijf fasen wordt verwezen naar het Utrechts Plan Proces (UPP)

Uren die direct bijdragen aan de vervaardiging van een actief maken deel uit van de vervaardigingsprijs. Het zijn bijvoorbeeld uren van stadsingenieurs. Bij de kredietaanvraag dienen deze uren in de kostprijs inbegrepen te worden.

De kosten van indirecte uren die tot de normale bedrijfsvoering behoren worden niet bij de kostprijs opgeteld maar rechtstreeks ten laste van het resultaat gebracht. Dat zijn bijvoorbeeld de uren voor het uitschrijven van aanbestedingen of van het controleren en betaalbaar stellen van facturen.

### **5.2.3 Toerekening van rente**

Zie verderop in deze nota: 'Rente tijdens de bouw'

### **5.2.4 Bijdragen van derden**

Bijdragen van derden die in directe relatie staan tot een actief worden op de waardering daarvan in mindering gebracht (BBV artikel 62, lid 2).

Toelichting

Bijdragen van derden zijn bijvoorbeeld bijdragen van Rijk, Provincie of Cultuurfondsen. De Raad autoriseert investeringskredieten inclusief bijdragen van derden. Daarbij zijn toegezegde bijdragen van derden een dekkingsmiddel. Ze verlagen per saldo het gemeentelijke deel in de kostprijs van de investering. Met het oog op beperken van rentelasten tijdens de bouw, worden werkelijk ontvangen bijdragen van derden reeds tijdens de bouw zoveel mogelijk in mindering gebracht op de uitgaven. Dit heet de 'netto-methode'.

### **5.2.5 Onttrekkingen uit reserves**

Tot en met 2016 was het toegestaan om reserves in mindering te brengen op investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut. De nieuwe regels voorzien niet meer in die mogelijkheid. Het oude BBV artikel 62 lid 3 is vervallen.

Onttrekkingen uit reserves worden niet direct in mindering gebracht op de kostprijs van investeringen om deze te verlagen (BBV)

Het is daarentegen wel toegestaan om een reserve te vormen voor de dekking van kapitaallasten. Reserves moeten worden opgenomen bij de passiva, dit is de rechterzijde van de balans. Zie verderop in deze nota bij: Activareserve.

## **5.3 Waardeverandering**

Om de waarde van kapitaalgoederen uit te drukken worden verschillende termen en definities gebruikt. Bovendien zijn die waarden niet altijd aan elkaar gelijk en ze kunnen ook nog eens fluctueren over de jaren. Hierna lichten we eerst de verschillende waarden toe en gaan we daarna in op waardeverandering.

### **5.3.1 Actuele waarde, marktwaarde, economische waarde**

De actuele waarde, marktwaarde of economische waarde zijn drie begrippen die hetzelfde uitdrukken: het is wat iets bij verkoop zou opbrengen in het vrije economische verkeer. De werkelijk betaalde kostprijs kan lager of hoger zijn.

### 5.3.2 Boekwaarde

Het geheel van netto geactiveerde investeringskosten verminderd met de reeds gedane afschrijvingen is de boekwaarde. De boekwaarde is het bedrag waarvoor een actief in 'de boeken' - dat is op de balans - staat. De boekwaarde is niet altijd gelijk aan de marktwaarde. De marktwaarde is bepalend voor de maximaal toegestane boekwaarde. Als de marktwaarde lager is dan de boekwaarde dient in bepaalde gevallen van de boekwaarde extra afgeschreven te worden tot het bedrag van de lagere marktwaarde. Aan het bedrag van de boekwaarde wordt jaarlijks rente toegerekend.

### 5.3.3 Afwaarderen

Door diverse (externe) factoren kan de actuele waarde van een actief met economische waarde stijgen of dalen. In beide gevallen komt de administratieve boekwaarde niet meer overeen met de actuele marktwaarde. De commissie BBV zegt hierover in haar notitie kapitaalgoederen 2007, punt 2.2.5: "Een naar verwachting duurzame waardevermindering wordt op het moment van constatering als verlies genomen." Omwille van de begrotingsstabiliteit en inzichtelijkheid nuanceert de commissie BBV deze regel in haar notitie 'Waardering vastgoed'. Hierin geeft de commissie BBV aan onder welke omstandigheden vastgoed duurzaam moet worden afgewaardeerd. Daarbij speelt de bestuurlijke intentie een belangrijke rol.

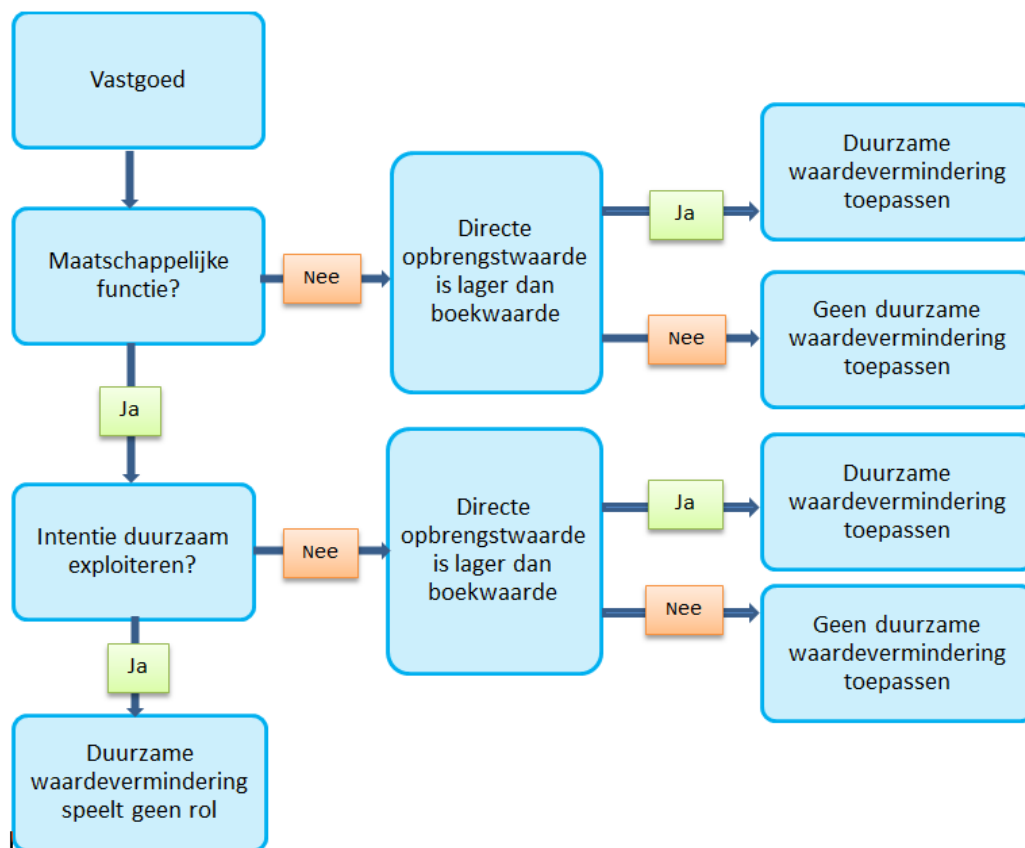
Indien bestuurlijk de intentie bestaat om vastgoed met een maatschappelijke functie te verkopen of als de bestemming wijzigt naar vastgoed met een bedrijfseconomische functie, dan bestaat de mogelijkheid dat een duurzame waardevermindering moet worden verantwoord. In alle andere gevallen is de verkrijgingsprijs de waarderingsgrondslag.

In Utrecht wordt op vastgoed met een maatschappelijke functie alleen dan een duurzame waardevermindering toegepast, wanneer bestuurlijk is besloten het te verkopen of de bestemming te wijziging naar vastgoed met een economische functie.

Bij vastgoed met een bedrijfseconomische functie (te onderscheiden van bedrijfseconomisch nut) gaat het om vastgoed dat door de gemeente wordt aangehouden om bewust winst te realiseren. Om vast te stellen of een duurzame waardevermindering moet worden toegepast, moet de directe opbrengstwaarde worden bepaald. Dit gebeurt bij voorkeur door middel van een onafhankelijke taxatie.

De beslissing om wel of niet af te waarderen wordt als volgt schematisch weergegeven:

### 5.3.4 Beslisboom afwaarderen



## 6 Activeren (van materiële vaste activa)

Bij investeringen met meerjarig nut spreiden we de kosten van aanschaf of vervaardiging gelijkmatig over de levensduur van het object. Daarvoor is het nodig deze kosten te activeren. Activeren doen we door de kosten van een investering niet in één keer ten laste van het resultaat te brengen, maar als een bezit op de balans te presenteren. Het geld van de investering zit dan als het ware in bakstenen en beton. In de jaren die volgen worden de kosten ten laste van de betreffende jaarresultaten gebracht, verspreid over de verwachte levensduur van het object. Het bezit wordt in dezelfde periode afgeschreven. Het overeenkomstig object wordt over de jaren minder waard als gevolg van veroudering en/of slijtage.



## 6.1 Criteria voor activeren

Met ingang van 2017 worden alle investeringen geactiveerd (BBV, artikel 59 lid 1). In afwijking hiervan worden kunstvoorwerpen met een cultuur-historische waarde niet geactiveerd (BBV, artikel 59 lid 2).

Uit het oogpunt van het in de hand houden van de administratieve lasten beveelt de commissie BBV aan in haar notitie Kapitaalgoederen 2007, bij 'omvangcriterium' om een ondergrens te hanteren in termen van minimumbedrag en/of minimale levensduur.

In Utrecht worden investeringen met een meerjarig economisch nut boven de 100.000 euro gemeentelijke middelen altijd geactiveerd. Investeringen met een economische nut onder dat bedrag mogen worden geactiveerd op voorwaarde dat dit op consequente wijze gebeurt. Aankoop van grond wordt altijd geactiveerd.

De ondergrens was in Utrecht 25.000 euro. Deze wordt vanaf 2017 verhoogd naar 100.000 euro. Een partij goederen met een totale kostprijs boven de 100.000 euro wordt eveneens geactiveerd.

De belangrijkste redenen om relatief geringe investeringen niet meer te activeren zijn:

- onnodige administratieve belasting terugdringen waar dat kan
- vermijden van niet noodzakelijke rentelasten ten laste van beleidsbudget
- het niet onnodig inperken van de toekomstige begroting met (kapitaallasten van) aankopen uit het verleden

Daarnaast kan het activeren van aankopen met een aanschafwaarde onder de 100.000 euro nuttig zijn om andere redenen zoals:

- het inzichtelijk houden van gemeentelijk bezit
- koppeling van bezit met een beheersysteem
- het constant houden van kosten die tegen kostprijs jaarlijks aan derden worden gefactureerd.
- het voorkomen van jaarlijkse schommelingen in de gemeentelijke overheadkosten

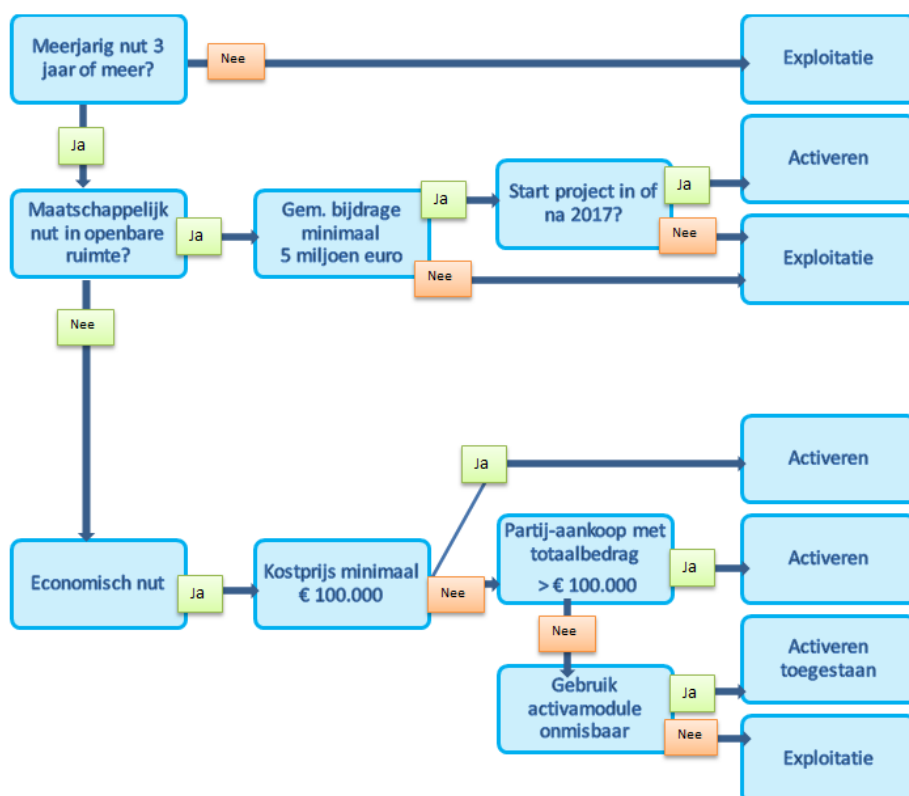
Altijd dient een bijkomend nut van activeren van relatief geringe investeringen afgewogen te worden tegen de nadelen ervan. Dat zijn: extra administratieve belasting, extra rentelasten en meerjarige inperking van toekomstige budgetten door kapitaallasten.

Alle investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut die in uitvoering komen in of na 2017 en de gemeente minimaal 5 miljoen euro kosten, worden geactiveerd.

Bij activa met een economisch nut staan tegenover de lasten gedurende de hele economische levensduur veelal opbrengsten in de vorm van huurontvangsten, leges of subsidies. Uit het oogpunt van corresponderende baten en lasten activeren wij daarom de objecten in deze categorie.

Activa in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut daarentegen genereren geen inkomsten. Zodoende is het argument van corresponderende baten en lasten hierbij niet van toepassing. Tevens bestaat er geen eenduidige levensduur. Zo worden bijvoorbeeld wegen dank zij systematisch onderhoud op basis van structurele budgetten ‘voor altijd’ in stand gehouden. Om die redenen werden investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut in Utrecht vóór de BBV-wijziging in principe niet geactiveerd. Als aanvullend argument gold hiervoor dat de flexibiliteit in de begroting afneemt als de investeringskosten in de vorm van meerjarige kapitaallasten worden genomen, mede met het oog op de gevolgen voor de ontwikkeling van de gemeentelijke schuldpositie. De Utrechtse financiële verordening bood een uitzonderingsmogelijkheid om te activeren boven een investeringsbedrag uit eigen gemeentelijke middelen van 5 miljoen euro of meer. Gelet op het uitgangspunt bij het doorvoeren van de vernieuwing van het BBV dat het bestaande financiële beleid zo veel mogelijk in stand blijft wordt de ondergrens voor het activeren van investeringen in de openbare ruimte gesteld op 5 miljoen euro.

## 6.2 Beslisboom: Activeren



## 6.3 Activa in ontwikkeling

Activa die volgens de criteria van deze nota in aanmerking komen voor activering worden in de loop van de realisatie onder de vaste activa opgenomen als 'lopend actief'.

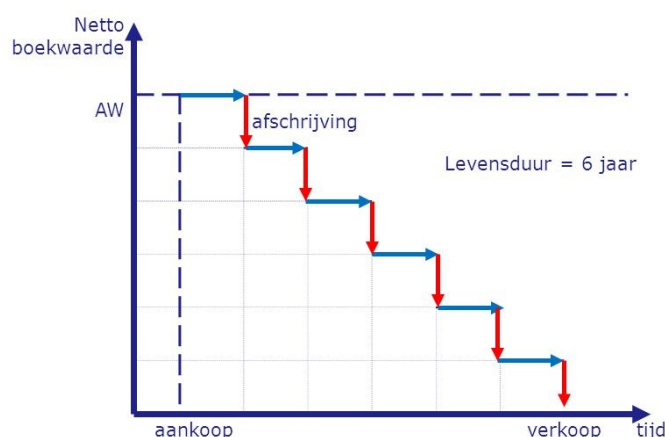
'Lopend actief' is in Utrecht de werknaam voor onderhanden activa. Het gaat hierbij uitsluitend om activa die ontwikkeld worden met de intentie ze voor de eigen beleids- of bedrijfsvoering van de gemeente in te zetten. Over activa in ontwikkeling worden jaarlijks rente berekend. Zie ook 8.2 'Rente tijdens de bouw'.

Onderhanden werk met betrekking tot grondexploitaties en ten behoeve van derden verschillen van de hiervoor genoemde activa in ontwikkeling. De reeds gemaakte kosten voor grondexploitaties en ten behoeve van derden worden op de balansdatum opgenomen onder de vlottende activa 'Onderhanden werken'.

## 7 Afschrijven

Door investeringen te activeren, kunnen de kosten ervan verdeeld worden over de levensduur van het object. Elk jaar wordt een deel van de kostprijs afgeschreven. Op die manier houdt de waardedaling van het actief gelijke tred met de waardevermindering van het overeenkomstig object door slijtage en veroudering.

### Activa met **BEPERKTE** levensduur



Jaarlijkse afschrijvingskosten zijn exploitatielasten en beïnvloeden het jaarresultaat. Het is niet toegestaan om de hoogte van de afschrijving te laten afhangen van het beoogde resultaat (BBV art. 64).

In Utrecht wordt op een consequente wijze afgeschreven. Dit betekent dat de afschrijvingen geschieden onafhankelijk van het resultaat van het boekjaar.

Soortgelijke activa worden op dezelfde wijze gewaardeerd en afgeschreven. Een eenmaal vastgestelde afschrijvingstermijn en afschrijvingsmethode blijft gedurende de gehele economische levensduur van een actief van toepassing.

Utrecht schrijft materiële vaste activa af naar een boekwaarde € 0 (nul euro).

Door naar boekwaarde 0 af te schrijven wordt bereikt dat geen rente- en afschrijvingslasten meer op de exploitatie drukken nadat een object buiten gebruik is gesteld wegens slijtage of veroudering.

Op grond wordt niet afgeschreven.

Bij grond is geen sprake van een duurzame waardevermindering. Daarom is de afschrijving op gronden nihil.

## 7.1 Startmoment van de afschrijvingen

De commissie BBV adviseert in haar notitie kapitaalgoederen uit 2007: “Investerings waarvan is voorgeschreven dat deze worden geactiveerd dienen uiterlijk op het moment van ingebruikname te zijn geactiveerd als activa in bedrijf [...] Met afschrijven wordt begonnen óf in het jaar waarin het kapitaalgoed gereed komt/verworven wordt en vanaf het moment dat het door de gemeente in gebruik kan worden genomen, óf medio het begrotingsjaar waarin het gereed komt/verworven wordt, óf in het begrotingsjaar dat volgt op het jaar waarin het gereed komt/verworven wordt.”

Bij investeringen met een economische nut wordt in Utrecht begonnen met afschrijven op het moment van ingebruikname. Bij investeringen in de bedrijfsvoering wordt begonnen met afschrijven op 1 januari van het begrotingsjaar dat volgt op het jaar van aankoop.

Een voorbeeld van investeringen in de bedrijfsvoering is bedrijfskleding.

Rioleringen vormen een bijzondere categorie: van nieuwe rioleringen wordt met afschrijven begonnen per de eerste van de maand na het moment waarop het grootste volume aan uitgaven in dat jaar heeft plaatsgevonden.

Bij investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut wordt begonnen met afschrijven per 1 januari van het begrotingsjaar dat volgt op het jaar waarin het actief gereedgekomen/verworven is.

Investerings met een economisch nut zijn in staat om inkomsten te genereren, bijvoorbeeld huurontvangsten, vanaf het moment dat ze in gebruik genomen (kunnen) worden. De inkomsten zorgen voor dekking van de kapitaallasten die op hetzelfde moment ingaan.

Daarentegen genereren investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut geen inkomsten. De kapitaallasten worden volledig gedekt uit gemeentelijke middelen. Het startmoment van afschrijven is daarom arbitrair. Vanuit het oogpunt van administratieve eenvoud wordt gekozen voor één moment per jaar: namelijk per 1 januari van het nieuwe begrotingsjaar volgend op het jaar

van gereedkomen/verwerving.

## 7.2 Afschrijvingstermijnen

De exacte afschrijvingstermijnen van de onderscheiden activa zoals we die in Utrecht hanteren, zijn opgenomen in een separate Afschrijvingstabel.

Het BBV schrijft niet voor welke termijnen gelden voor welke activa. Het BBV zegt wel dat de afschrijvingstermijn overeen moet komen met de verwachte economische en/of technische levensduur. Voor de meeste objecten, zoals bijvoorbeeld gebouwen en vervoersmiddelen, wordt met 'economische levensduur' bedoeld de gemiddelde of verwachte gebruiksduur. Bij sommige activa is de gebruiksduur niet in jaren uit te drukken. Dat is bijvoorbeeld het geval met wegen: eenmaal aangelegd worden ze in principe blijvend in stand gehouden. Daarbij maakt het nogal wat uit hoe intensief een weg gebruikt wordt en of er veel zwaar verkeer overheen gaat. In dat laatste geval zal een bovenlaag sneller aan vervanging toe zijn, terwijl de onderlaag veel langer meegaat. Uit het oogpunt van reductie van administratieve lasten, kiezen we voor een eenvoudige oplossing:

Vaste activa in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut worden in Utrecht in 15 jaar lineair afgeschreven.

## 7.3 Componentenbenadering

De componentenbenadering is een afschrijvingsmethode voor vaste activa die uit meerdere eenheden zijn samengesteld. De samenstellende delen gaan niet allemaal even lang mee. Daarom staat het BBV toe een actief onder te verdelen in componenten, waarbij elke component een andere afschrijvingstermijn krijgt.

De componentenbenadering wordt bijvoorbeeld toegepaste bij een bedrijfsauto met hefinstallatie. Door intensief gebruik is de hefinstallatie eerder aan vervanging toe dan de auto. Een ander voorbeeld is de liftinstallatie in een gebouw.

De commissie BBV doet de aanbeveling om de componentenbenadering en de daarbij behorende splitsing van activa in verschillende eenheden uit praktische overwegingen te beperken.

Utrecht is terughoudend met de toepassing van de componentenbenadering. Deze methode is noodzakelijk indien de grondprijs deel uitmaakt van de kostprijs omdat op grond niet afgeschreven wordt. Bij componenten die apart geactiveerd worden is van belang dat elke component een afschrijvingstermijn krijgt die overeenkomt met zijn economische of technische levensduur.

Het activeren en afschrijven volgens de componentenbenadering gaat uit van vooraf vastgestelde economische of technische levensduur van een beperkt aantal componenten. Een alternatieve, meer flexibele methode is het geleidelijk vormen van een reserve waaruit t.z.t. de vervanging van bepaalde componenten bekostigd wordt. Deze laatste methode heeft de voorkeur als een actief bestaat uit een groot aantal componenten waarvan de werkelijke vervangingsbehoefte vooraf lastig is vast te stellen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij multifunctionele gebouwen.

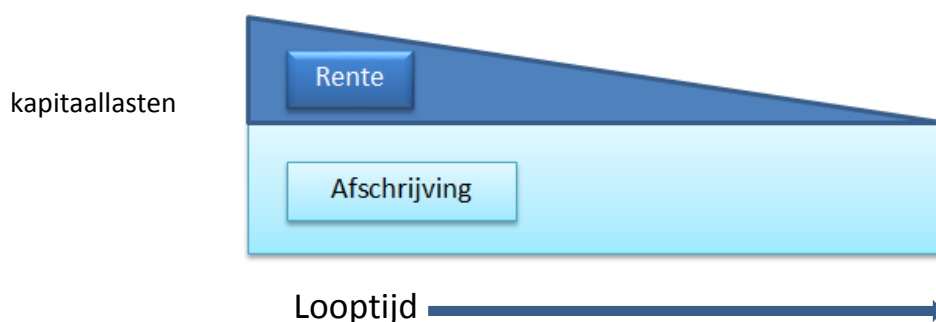
## 7.4 Afschrijvingsmethoden

De afschrijvingsmethode van de onderscheiden activa zoals we die in Utrecht hanteren, zijn opgenomen in een separate Afschrijvingstabel.

Er is keuze uit twee afschrijvingsmethoden: lineair of annuïtair. Het BBV schrijft niet voor welke van de twee wanneer gebruikt moet worden. Als de keuze eenmaal gemaakt is, moet die consequent gevolgd worden. Hierna lichten we beide methoden kort toe met argumenten waarom we kiezen voor de ene of de andere.

### 7.4.1 Lineaire afschrijvingsmethode

Bij de lineaire afschrijvingsmethode dalen de kapitaallasten van jaar tot jaar. Het afschrijvingsbedrag blijft jaarlijks even hoog, maar doordat de boekwaarde daalt, nemen de rentelasten jaarlijks af.



*Illustratie: Lineaire afschrijvingsmethode geeft afnemende kapitaallasten*

Over het geheel genomen geeft deze afschrijvingsmethode de minste lasten in de exploitatie van een actief. Dit komt doordat de rentecomponent in totaliteit kleiner is dan bij de annuïtaire afschrijvingsmethode. De lineaire afschrijvingsmethode past bij objecten die:

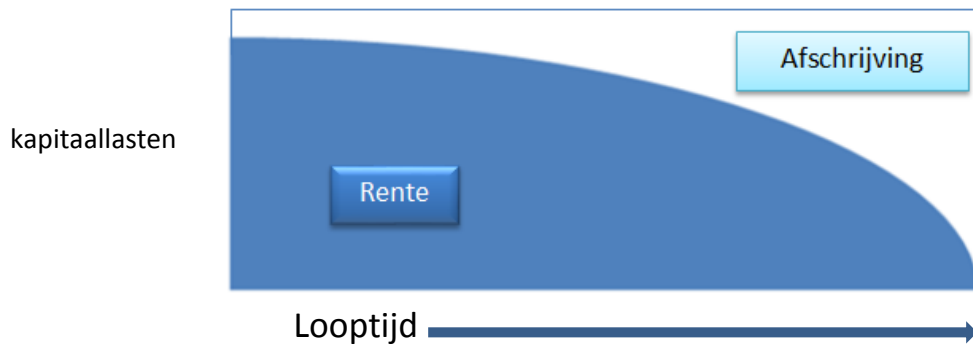
- naargelang het gebruik snel in waarde dalen, bijvoorbeeld: vervoermiddelen en ICT hardware
- geen opbrengsten genereren maar hoofdzakelijk met gemeentelijke bijdragen bekostigd worden, bijvoorbeeld objecten in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut.

In Utrecht wordt over het algemeen de lineaire afschrijvingsmethode toegepast bij vaste activa :

- waarbij de economische waarde in het begin relatief snel daalt
- waarvan de kapitaallasten grotendeels ten laste komen van gemeentelijke middelen
- in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut

### 7.4.2 Annuïtaire afschrijvingsmethode

Bij de annuïtaire afschrijvingsmethode blijven de kapitaallasten gelijk gedurende de hele economische levensduur. In de beginjaren is de boekwaarde nog hoog en zijn de rentelasten daarom hoger. De hogere rentelasten worden gecompenseerd door minder snel af te schrijven. In de laatste jaren daalt de boekwaarde snel door grotere afschrijvingsbedragen. De rentelasten zijn dan evenredig laag.



*Illustratie: Annuïtaire afschrijvingsmethode geeft gelijkblijvende kapitaallasten*

Door de gelijkblijvende jaarlasten past deze afschrijvingsmethode bij objecten die structureel opbrengsten genereren, bijvoorbeeld gebouwen waarvoor huur ontvangen wordt waarmee onder andere rente en afschrijving bekostigd worden. Er is dan een match tussen baten en lasten. Activa ten behoeve van de gemeentelijke bedrijfsvoering worden wegens de gelijkblijvende structurele kapitaallasten ook annuïtair afgeschreven.

In Utrecht wordt over het algemeen de annuïtaire afschrijvingsmethode toegepast bij:

- gebouwen en gebouwgebonden installaties
- vaste activa die bekostigd worden uit structurele inkomsten
- vaste activa die bekostigd worden uit een bandbreedte voor investeringen

## 7.5 Categorieën (afschrijvingstabel)

Voor de afschrijvingstermijnen en -methode van de onderscheiden categorieën vaste activa stelt het college een afschrijvingstabel vast. Vaste activa zijn onderverdeeld in categorieën en sub-categorieën naargelang de aard en de gemiddelde levensduur van de objecten. De indeling van de activa in de afschrijvingstabel past binnen de hoofdcategorieën, die het BBV voorschrijft. Dit zijn:

- gronden en terreinen
- woonruimten
- bedrijfsgebouwen
- grond- weg- en waterbouwkundige werken
- vervoermiddelen
- machines, apparaten en installaties
- overige materiële vaste activa

Het komt voor dat een object uit verschillende hoofdcomponenten bestaat die elk onder een andere categorie vallen. Bijvoorbeeld vervoermiddelen waarop een installatie is gemonteerd. Bij activering met componentenbenadering wordt elke component binnen zijn eigen klasse geactiveerd. Als geen componentenbenadering wordt toegepast, valt het geheel binnen de categorie van de component met de grootste economische waarde.

## 8 Rente

Voor een nadere toelichting over rente wordt verwezen naar het financieringsstatuut van de gemeente Utrecht.

### 8.1.1 Betaalde rente

Rente die betaald wordt over geleend geld is een reële uitgave. Deze uitgave wordt als last verantwoord in het programma algemene middelen.

### 8.1.2 Omslagrente

De financiering van investeringen brengt rentelasten met zich mee. In Utrecht hanteren we het systeem van integrale financiering. Dat betekent dat de werkelijk betaalde rente op leningen niet rechtstreeks doorbelast wordt aan individuele investeringsprojecten maar wel naar evenredigheid wordt verdeeld (= omgeslagen) over de vaste activa en de activa in ontwikkeling. Het is een vergoeding voor het beslag dat de boekwaarde van een investering legt op de financieringsmiddelen van de gemeente. Het rentepercentage wordt vastgesteld conform BBV-regels.



*Illustratie: omslagrente*

## 8.2 Rente tijdens de bouw

In Utrecht worden gemaakte kosten tijdens de bouw opgehoogd met omslagrente. Ontvangen bijdragen van derden tijdens de bouw verlagen per saldo de omslagrente.

Aan lopende activa wordt omslagrente toegerekend. Het is verplicht om tijdens de bouw de oplopende investeringskosten te verlagen met voor dat project ontvangen bijdragen van derden, teneinde het kostenverhogend effect van de omslagrente te drukken.

Over een batig saldo wordt geen omslagrente vergoed, tenzij dit uitdrukkelijk in de voorwaarden van de externe bijdragen is opgenomen.

## 8.3 Rente tijdens de exploitatie

In Utrecht wordt jaarlijks over de boekwaarde van vaste activa in exploitatie rente toegerekend, ongeacht hoe ze gefinancierd zijn.

Deze rentelasten maken deel uit van de exploitatielasten van het actief.

## 9 Financiële dekking van kapitaallasten

De lasten als gevolg van het over de jaren spreiden van investeringskosten zijn de kapitaallasten, die bestaan uit de som van afschrijvingslasten en rentelasten. Kapitaallasten maken deel uit van de exploitatielasten. Kapitaallasten kunnen op drie verschillende manieren financieel gedekt worden:

- door inkomsten van derden
- met (structureel) kapitaallastenbudget
- met onttrekkingen uit een activareserve

### 9.1.1 Dekking uit inkomsten van derden

Bij investeringen met een economisch nut zoals gebouwen en rioleringen worden de kapitaallasten doorgaans gedekt uit huurinkomsten, heffingen en dergelijke. Uitgangspunt hierbij is dat de externe bijdragen van een kostendekkend niveau zijn. Indien de inkomsten voor onvoldoende dekking zorgen, worden gemeentelijke middelen ingezet als aanvullende dekking. Dat gebeurt door middel van een structureel kapitaallastenbudget óf door vorming van een activareserve.

### 9.1.2 Dekking uit structureel kapitaallastenbudget

Enkele beleidsprogramma's beschikken over een bandbreedte voor investeringen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de programma's Onderwijs en Sport. De bandbreedte is een vooraf bepaald investeringsvolume waarbij een deel van de structurele exploitatiebudgetten bestemd is voor kapitaallasten. Doordat deze budgetten de jaarlijkse indexatie volgen blijven ze waardevast. Deze methode garandeert dat er in de toekomst voldoende financiële ruimte is voor vervangende nieuwbouw. Daarom heeft zij de voorkeur boven de methode met een activareserve.

### 9.1.3 Activareserve = kapitaallastenreserve

Als er geen inkomsten van derden zijn voor de financiële dekking van kapitaallasten en er is ook geen bandbreedte voor investeringen waaruit structurele kapitaallasten worden gedekt, dan dient in Utrecht voor nieuwe investeringen een kapitaallastenreserve gevormd te worden. Dit geldt met name voor investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut waarvoor alleen projectgebonden incidentele budgetten beschikbaar worden gesteld.

Een kapitaallastenreserve, ook wel 'activareserve' genoemd, is een bestemmingsreserve die dient ter financiële dekking van kapitaallasten gedurende de levensduur van een actief.

Bij te activeren nieuwe investeringen met geen of onvoldoende dekking voor kapitaallasten uit externe bijdragen en bij afwezigheid van een bandbreedte voor investeringen met een structureel kapitaallastenbudget, dient in Utrecht altijd een kapitaallastenreserve gevormd te worden die qua opbouw, grootte en verloop een afspiegeling vormt van het bijbehorende actief.

De kapitaallastenreserve wordt gevormd in hetzelfde tempo en volume waarin de uitgaven en inkomsten voor het actief plaats vinden. Zo wordt voorkomen dat de investeringskosten onnodig met rentelasten verzwwaard worden.

De activareserve wordt gevormd ten laste van het budget van het beleidsprogramma waarbinnen de investering plaats vindt. Een activareserve is dus altijd één op één gekoppeld aan een investering binnen een bepaald beleidsveld. De activareserves dienen voor dat specifieke doel bestemd te blijven.

Doordat de kapitaallasten gedurende de hele looptijd gedekt worden uit de kapitaallastenreserve, wordt geen onnodig beslag gelegd op toekomstige nog te bestemmen programmabudgetten. Hierdoor wordt voorkomen dat de schuldpositie onnodig oploopt. Gedurende de levensduur van het actief hebben de kapitaallasten in de exploitatie een even grote tegenhanger onder de baten in de vorm van een onttrekking uit de activareserve.

Tijdens de levensduur van het object valt de kapitaallastenreserve vrij volgens dezelfde (afschrijvings-) parameters als die van het overeenkomstige actief.

Bij uitzondering is het in Utrecht toegestaan om de vorming van een kapitaallastenreserve geheel of gedeeltelijk achterwege te laten. In die gevallen dient per individueel project vóóraf toestemming van de raad te worden verkregen. Bij een dergelijke kredietaanvraag dient de impact van de kapitaallasten op de meerjarenbegroting te worden toegevoegd.

Het besluit of een investering voor deze uitzonderingsvorm in aanmerking komt, vraagt om een zorgvuldige afweging van beleidsinhoudelijke en financiële belangen die is voorbehouden aan de Raad. Deze uitzonderingsbepaling is bestaand financieel beleid (Financiële Verordening). Investeringskosten activeren zodat toekomstige rente- en afschrijvingslasten ten laste komen van programmabudgetten beperkt de toekomstige bestedingsruimte. Het achterwege laten van de vorming van een activareserve als de middelen daartoe niet voorhanden zijn, belast de gemeentelijke schuldpositie.

## Bijlage 1: Belangrijkste wijzigingen

1. Immateriële kosten voor het realiseren van een bepaald actief in eigendom van de gemeente, worden in Utrecht geactiveerd vanaf het moment dat het inhoudelijk en financieel kader is vastgesteld c.q. het investeringskrediet is vrijgegeven door de gemeenteraad. Immateriële kosten in de fase(n) daarvóór worden in Utrecht niet geactiveerd. Op basis van een onderbouwd voorstel kan de gemeenteraad een separaat voorbereidingskrediet verstrekken (4.2.2).
2. Bijdragen aan activa in eigendom van derden worden in Utrecht over het algemeen niet geactiveerd, maar rechtstreeks ten laste van het resultaat gebracht (4.2.3).
3. Bij omvangrijke ruimtelijke projecten wordt in Utrecht tot de vervaardigingsprijs gerekend en mee geactiveerd: een redelijk deel van de interne uren en overige indirecte kosten van de fasen 3 tot en met 5 uit het Utrechts Plan Proces (UPP) model. De fasen 1 en 2 volgens dit model worden direct ten laste van het resultaat van het betreffende boekjaar gebracht (5.2.2).
4. Bij projecten in de bedrijfsvoering zoals ICT-projecten wordt in Utrecht tot de verwervings- c.q. vervaardigingsprijs gerekend en mee geactiveerd: een redelijk deel van de interne uren en overige indirecte kosten van de fasen 2 en 3 volgens het prince-2 model. De kosten in fase 1 en 4 volgens dit model worden direct ten laste van het resultaat van het betreffende boekjaar gebracht (5.2.2).
5. In Utrecht wordt op vastgoed met een maatschappelijke functie alleen dan een duurzame waardevermindering toegepast, wanneer bestuurlijk is besloten het te verkopen of de bestemming te wijzigen naar vastgoed met een economische functie (5.3.3).
6. Alle investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut die in uitvoering komen in of na 2017 en de gemeente minimaal 5 miljoen euro kosten, worden geactiveerd (6.1)
7. In Utrecht worden investeringen met een meerjarig economisch nut boven de 100.000 euro (was: 25.000) gemeentelijke middelen altijd geactiveerd. Investeringen met een economische nut onder dat bedrag mogen worden geactiveerd op voorwaarde dat dit op consequente wijze gebeurt (6.1).
8. Bij investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut wordt begonnen met afschrijven per 1 januari van het begrotingsjaar dat volgt op het jaar waarin het actief gereedgekomen/verworven is (7.1).
9. In Utrecht wordt over het algemeen de lineaire afschrijvingsmethode toegepast bij vaste activa:
  - waarbij de economische waarde in het begin relatief snel daalt
  - waarvan de kapitaallasten grotendeels bekostigd worden uit gemeentelijke middelen
  - in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut (7.4.1).
10. In Utrecht wordt over het algemeen de annuitaire afschrijvingsmethode toegepast bij:

- gebouwen en gebouwgebonden installaties
  - vaste activa die bekostigd worden uit structurele inkomsten
  - vaste activa die bekostigd worden uit een bandbreedte voor investeringen (7.4.2)
11. Bij te activeren nieuwe investeringen met geen of onvoldoende dekking voor kapitaallasten uit externe bijdragen en bij afwezigheid van een bandbreedte voor investeringen met een structureel kapitaallastenbudget, dient in Utrecht altijd een kapitaallastenreserve gevormd te worden die qua opbouw, grootte en verloop een afspiegeling vormt van het bijbehorende actief (9.1.3).
12. Bij uitzondering is het in Utrecht toegestaan om de vorming van een kapitaallastenreserve geheel of gedeeltelijk achterwege te laten. In die gevallen dient per individueel project vóóraf toestemming van de raad te worden verkregen. Bij een dergelijke kredietaanvraag dient de impact van de kapitaallasten op de meerjarenbegroting te worden toegevoegd (9.1.3).

## **Bijlage 2: Verklarende woordenlijst**

### **Activa (enkelvoud: actief of activum)**

Activa zijn de bezittingen van de gemeente op een bepaald moment, de waarde ervan uitgedrukt in euro's.

### **Activa met een economisch nut**

Gemeentelijke bezit dat kan bijdragen aan het genereren van inkomsten en/of verhandelbaar is

### **Activa in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut**

Gemeentelijk bezit dat niet verhandelbaar is en niet bijdraagt aan het genereren van middelen

### **Activa in ontwikkeling**

Werken die bestemd zijn voor meerjarig eigen gebruik en op de balansdatum nog niet gereed zijn. Ook wel 'lopende activa' genoemd

### **Activareserve**

Een reserve voor de financiële dekking van kapitaallasten gedurende de afschrijvingstermijn van een actief.

### **Activeren**

Het op de balans presenteren van de financiële waarde van een kapitaalgoed met meerjarig nut dat vanaf dat moment als bezit kan worden beschouwd

### **Afschrijven**

Het op systematische wijze ten laste van de exploitatie brengen van een investering. Hiermee wordt in de boekhouding de waardedaling door veroudering en/of slijtage tot uitdrukking gebracht.

**Afschrijvingsmethode:** zie lineaire en annuïtaire afschrijvingsmethode

### **Agio/Disagio**

Agio is het verschil tussen het bedrag waarvoor een lening wordt aangegaan en het bedrag dat aan de geldnemer wordt uitgekeerd. Bij aandelen is agio het verschil tussen de nominale waarde en het bedrag dat feitelijk betaald is voor de aandelen. Bij disagio is minder betaald dan de nominale waarde.

### **Annuïtaire afschrijvingsmethode**

Deze methode kent een jaarlijks gelijkblijvend bedrag aan rente en afschrijving. In de beginjaren is de afschrijvingscomponent laag en de rentecomponent hoog. Tegen het einde is deze verhouding omgekeerd.

### **Balans**

De balans geeft de grootte en de samenstelling van het vermogen van de gemeente weer op een bepaald tijdstip. De bezittingen staan aan de activa-kant, dat is de linkerkant van de balans. Aan de passiva-kant, dat is de rechterkant, staat hoe de het bezit gefinancierd is.

**Boekwaarde**

Dit is de waarde van een actief op een bepaald moment. De boekwaarde wordt bepaald door de verkrijgings- of vervaardigingsprijs te verminderen met de reeds gedane afschrijvingen.

**Boekwinst/- verlies**

Het verschil tussen de boekwaarde en de actuele verkoopprijs

**Componentenbenadering**

Dit houdt in dat verschillende samenstellende delen van een materieel vast actief afzonderlijk worden afgeschreven, elk naargelang zijn eigen waardeverloop.

**Economische waarde**

De verkoopwaarde in het vrije economische verkeer

**Economische levensduur**

De periode waarin het actief of productiemiddel normaal kan worden gebruikt, inkomsten kan genereren en/of verkocht kan worden.

**Exploitatie**

Dit is het uitbaten van bezittingen zoals het gebruik van gebouwen of goederen of het uitvoeren van een dienst.

**Financiële vaste activa**

Een categorie van activa die een financiële waarde vertegenwoordigen zoals bijvoorbeeld verstrekte leningen

**Immateriële vaste activa**

Een categorie van bezittingen die niet tastbaar zijn zoals bijdragen aan activa in eigendom van derden

**Investing**

Investingen zijn de uitgaven die de gemeente doet voor de aanschaf of vervaardiging van kapitaalgoederen.

**Investing met economisch nut**

Investingen hebben een economisch nut indien ze verhandelbaar zijn (er een markt voor is) en/of indien ze kunnen bijdragen aan het genereren van middelen, bijvoorbeeld door het vragen van rechten, heffingen, leges of prijzen.

**Investing in de openbare ruimte met maatschappelijk nut**

Investingen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut genereren geen middelen, maar vervullen wel duidelijk een publieke taak. Het betreft investeringen in bijvoorbeeld wegen, water en groenvoorzieningen.

**Kapitaalgoederen**

Objecten met een meerjarig nut.

**Kapitaallasten**

De jaarlijkse exploitatielasten van rente en afschrijving die verbonden zijn aan activa

**Kapitaallastenreserve:** zie activareserve

**Levensduurverlengende investering**

Een investering met als doel de levensduur van een bestaand actief substantieel te verlengen

**Lineaire afschrijvingsmethode**

Deze methode kent een jaarlijks dalend bedrag aan lasten. De afschrijvingscomponent blijft jaarlijks gelijk. Als gevolg van een daling van de boekwaarde neemt de jaarlijkse rentelast af.

**Lopende activa: zie Activa in ontwikkeling**

**Materiële vaste activa**

Bezittingen van de gemeente van stoffelijke aard met een meerjarig nut. Voorbeelden zijn onder andere: grond, gebouwen, wegen en machines

**Netto methode**

Bezittingen worden op de balans opgenomen tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs minus bijdragen van derden.

**Omslagrente**

Rentelasten die op een systematische manier worden toegerekend aan de activa. Het is een vergoeding voor het beslag dat de boekwaarde van een investering legt op de financieringsmiddelen van de gemeente.

**Uitbreidingsinvestering**

Aankoop of vervaardiging van een nieuw kapitaalgoed dat een toevoeging betekent aan het volume en/of de kwaliteit van de bestaande kapitaalgoederen

**Rente: zie Omslagrente**

**Restwaarde**

De opbrengstwaarde die na de gebruikstermijn nog gerealiseerd kan worden.

**Technische levensduur**

Het aantal jaren dat een object werkelijk meegaat voordat het versleten is of tot het moment waarop het geen productieve prestaties meer kan leveren.

**Vaste activa**

De bezittingen van de gemeente waarin het benodigde vermogen meerdere jaren is vastgelegd. We onderscheiden materiële, immateriële en financiële vaste activa.

**Verkrijgingsprijs**

Het bedrag dat betaald is om activa aan te schaffen. Dit is de inkoopprijs plus bijkomende kosten.

**Vervaardigingsprijs**

De kosten die gemaakt zijn voor het in eigen beheer vervaardigen van een actief

**Vervangingsinvestering**

Het vervangen van een actief waarvan de technische of economische levensduur is verstreken.

# Afschrijvingstabel vaste activa

---

12 september 2016

## AFSCHRIJVINGSTABEL VASTE ACTIVA

### Algemeen

Kosten verbonden aan het sluiten van geldleningen worden niet geactiveerd.  
Kosten van onderzoek en ontwikkeling worden niet geactiveerd.

Afschrijving: n.v.t.

Ondergrens voor verplichte activering materiële vaste activa	
Materiële vaste activa met economisch nut	€ 100.000
Materiële vaste activa met een maatschappelijk nut	€ 5 miljoen

**Componentenbenadering**  
Indien de componentenbenadering van toepassing is, dan is de afschrijvingstermijn aangegeven in onderstaande afschrijvingstabel bij de betreffende objecten.

**Aankoop gebruikte / 2<sup>e</sup> hands objecten**  
Bij aankoop van gebruikte of 2<sup>e</sup> hands objecten is de afschrijvingsduur gelijk aan de verwachte resterende levensduur met inachtneming van bovengenoemde ondergrens voor activering.

Categorie	Nut E/M <sup>1</sup>	Annuitair/ Lineair	Afschr.- duur (jaren)
-----------	-------------------------	-----------------------	-----------------------------

Immateriële vaste activa			
Kosten verbonden aan het sluiten van geldleningen en het saldo van agio en disagio		Geen afschr.	
Kosten van onderzoek en ontwikkeling voor het realiseren van een bepaald actief worden binnen bep. criteria geactiveerd		Conform overeenkomstig actief	
Bijdragen aan activa in eigendom van derden worden over het algemeen niet geactiveerd.			

Financiële vaste activa			
Uitgegeven leningen en geldverstrekkingen		Activering tegen nominale waarde	

Materiële vaste activa			
Code	Gronden en terreinen		
20 010	Gronden en terreinen niet zijnde parkeerterreinen	E	Geen afschrijving
20 020	Parkeerterreinen	E	Lineair 10
20 030	25% van de cascowaarde van ondergrondse parkeergarage	E	Geen afschrijving
20 090	Lopende investeringen gronden en terreinen		Geen afschrijving

Code	Woonruimten		
21 010	Woonruimten	E	Annuitair 40
21 020	Restauratie/renovatie van permanente woonruimten en monumenten	E	Annuitair 20
21 090	Lopende investeringen in woonruimten		Geen afschrijving

<sup>1</sup> E=economisch nut; M=maatschappelijk nut

Categorie		Nut E/M <sup>2</sup>	Annuitair/ Lineair	Afschr.- duur (jaren)
<b>Code</b>	<b>Bedrijfsgebouwen</b>			
22 010	Bedrijfsgebouwen met een economische levensduur van 40 jaar. Dit betreft onder andere: kantoorpanden, bedrijfsloodsen, scholen, peuterspeelzalen, sociale en culturele voorzieningen, broedplaatsen voor startende ondernemers, zwembaden, sportvoorzieningen en monumenten. Met uitzondering van parkeergarages	E	Annuitair	40
22 015	Opstallen gemeentewerven (afvalscheidingsstations)	E	Annuitair	10
22 020	Parkeergarages	E	Annuitair	40
22 040	Restauraties/renovaties van semi-permanente bedrijfsgebouwen	E	Annuitair	10
22 030	Restauraties/renovaties van permanente bedrijfsgebouwen en monumenten	E	Annuitair	20
22 050	Restauraties/renovaties die de economische levensduur van permanente bedrijfsgebouwen met 30 jaar verlengen	E	Annuitair	30
22 090	Lopende investeringen bedrijfsgebouwen	E	Geen afschrijving	
<b>Code</b>	<b>Grond- weg- en waterbouwkundige werken</b>			
23 010	Aanleg, reconstructie, renovatie wegen, vaste en beweegbare bruggen, tunnels, sluizen, waterkeringen en walkades	M	Lineair	15
23 020	Idem busbanen	M	Lineair	15
23 090	Lopende investeringen grond- weg- en waterbouwkundige werken		Geen afschrijving	
23 510	Riolering: aanleg en vervanging	E	Annuitair	40
23 520	Sportterreinen: aanleg en inrichting	E	Annuitair	30
23 530	Sportvelden: aanleg en inrichting toplaag	E	Annuitair	15
23 590	Lopende investeringen riolering en sportterreinen	E	Geen afschrijving	
<b>Code</b>	<b>Vervoermiddelen</b>			
24 010	Vervoermiddelen met een economische levensduur van 5 jaar. Dit betreft onder andere: personenwagens, bestelwagens (5 jaar), tractoren, grote en kleine inzamelvoertuigen voor intensief gebruik en tweedehands grote inzamelvoertuigen	E	Lineair	5
24 020	Vervoermiddelen met een economische levensduur van 8 jaar. Dit betreft onder andere: grote en kleine inzamelvoertuigen voor normaal gebruik, vrachtwagens en grote aanhangwagens	E	Lineair	8
24 030	Vervoermiddelen met een economische levensduur van 10 jaar. Dit betreft onder andere: kleine aanhangwagens en bestelwagens (10 jaar)	E	Lineair	10
24 040	Vervoermiddelen met een economische levensduur van 40 jaar. Dit betreft vaartuigen (bedrijfsboten) en vaartuigen casco	E	Lineair	40
24 090	Lopende investeringen vervoermiddelen	E	Geen afschrijving	

<sup>2</sup> E=economisch nut; M=maatschappelijk nut

Categorie	Nut E/M <sup>3</sup>	Annuïtair/ Lineair	Afschr.- duur (jaren)
-----------	-------------------------	-----------------------	-----------------------------

Code	Machines, apparaten en installaties			
25 010	Machines, gereedschappen, werktuigen met een economische levensduur van 5 jaar. Dit betreft onder andere veegmachines en opnamekoppen voor inzamelwagens	E	Lineair	5
25 015	Machines, gereedschappen, werktuigen met een economische levensduur van 6 jaar. Dit betreft onder andere opnamekoppen voor inzamelwagens	E	Lineair	6
25 020	Machines, gereedschappen, werktuigen met een economische levensduur van 7 jaar. Dit betreft onder andere: apparatuur parkeren	E	Lineair	7
25 030	Machines, gereedschappen, werktuigen met een economische levensduur van 8 jaar. Dit betreft onder andere: installaties parkeren	E	Lineair	8
25 035	Machines, gereedschappen, werktuigen met een economische levensduur van 10 jaar.	E	Lineair	10
25 040	Machines, apparaten en installaties gebonden aan gebouwen: Dit betreft onder andere: beveiligings-, verwarmings- en brandblusinstallaties	E	Annuïtair	10
25 050	Gebouwgebonden installaties: o.a. liften en klimaatinstallatie	E	Annuïtair	40
25 090	Lopende investeringen machines, apparaten, installaties	E	Geen afschrijving	
Informatie- en communicatietechnologie (ICT)				
26 010	Hardware, grootschalig	E	Annuïtair	7
26 020	Hardware, kleinschalig	E	Lineair	5
26 030	OS Werkplek	E	Annuïtair	5
26 031	ICT infra in pandig (data- en telecommunicatie)	E	Annuïtair	7
26 040	ICT machines (PC's, laptops, servers, data-opslag)	E	Annuïtair	5
26 050	Mobiele ICT apparatuur (telefoons en tablets)	E	Annuïtair	3
26 051	Overige telefonie	E	Annuïtair	7
26 060	Netwerken	E	Annuïtair	7
26 070	Verbindingen ICT infra lang (in en buiten pand tot aan patchkast)	E	Annuïtair	10
26 081	Firewall aanpassen, uitbreiden	E	Annuïtair	5
26 082	Netwerkauthenticatie	E	Annuïtair	7
26 090	Lopende investeringen ICT	E	Geen afschrijving	

Code	Overige materiële vaste activa			
26 011	ICT grootschalig, software	E	Annuïtair	7
26 021	ICT kleinschalig, software	E	Lineair	5
29 920	Kunstvoorwerpen met cultuurhistorische waarde		Geen afschrijving (vervallen)	
29 921	Kantoorinventaris: bureau's, stoelen, kasten. (samengevoegd met categorie 29 021 hierna)			
29 921	Inrichting van gebouwen, alsmede voorzieningen in en aan gebouwen en inventaris: bureau's stoelen, kasten etc.	E	Annuïtair	10
29 xxx	Overige materiële vaste activa met een technische levensduur van 10 jaar: Dit betreft onder andere: binnenbak en toegangssysteem ondergrondse containers	E	Lineair	10
29 xxx	Overige materiële vaste activa met een technische levensduur van 10 jaar. Dit betreft onder andere: perscontainers	E	Lineair	15
29 940	Overige materiële vaste activa met een technische levensduur van 10 jaar. Dit betreft onder andere: betonputten ondergrondse container	E	Lineair	20

<sup>3</sup> E=economisch nut; M=maatschappelijk nut

Categorie	Nut E/M <sup>4</sup>	Annuïtair/ Lineair	Afschr.- duur (jaren)
<del>29 930</del>	<del>Overige materiële vaste activa met economisch nut</del>	E	(vervallen)
29 910	Overige materiële vaste activa met een maatschappelijk nut	M	Lineair 15
29 990	Lopende investeringen met een economisch nut	E	Geen afschrijving
29 991	Lopende investeringen met een maatschappelijk nut	M	Geen afschrijving

---

<sup>4</sup> E=economisch nut; M=maatschappelijk nut

Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Koolenbrander, J.M.W. (Annemarie)
Kenmerk	16.507031
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 110

---

### **Nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa**

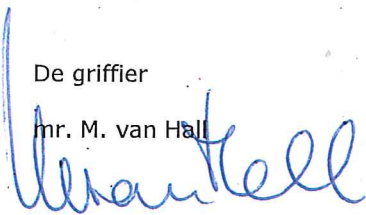
besluit

- 1 De nota Waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall



De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen



## Voorstel van het Presidium

Opgesteld door	Presidium
Kenmerk	16.000000
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 113
Geheim	Nee

---

### Toekomstvisie Raadsorganen

Het presidium stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 De toekomstvisie op de raad en raadsondersteuning vast te stellen
- 2 In te stemmen met voorgestelde verdeling van de beschikbare aanvullende middelen.
- 3 Artikel 2 lid 2 en 3 van de verordening op de financiële bijdragen aan fracties van 7 juli 2016 aan te passen.

Het presidium,

De griffier,

mr. M. van Hall

De voorzitter het Presidium,

mevrouw J. Ferket MA

**Bijlages**

Bijlage: wat voor raad willen we zijn en welke ondersteuning hoort daarbij  
Bijlage: VO 2016, nr. Verordening fractievergoedingen december 2016

## Context

De afgelopen jaren zijn veel nieuwe taken en ontwikkelingen bij de gemeente belegd en terecht gekomen; decentralisaties, andere manieren van werken, de invloed van digitalisering en social media etc. Deze ontwikkelingen zijn van invloed op het raadswerk en daarmee ook op de benodigde ondersteuning van de raad.

In het najaar van 2015 constateert het presidium dat de ondersteuning van de raad van Utrecht niet op het gewenste formatie- en middeleniveau zit. Om beter zicht te krijgen op de gewenste omvang van de ondersteuning en de relatie met de ambities van de raad, is, in opdracht van het Presidium – waarbij het opdrachtgeverschap belegd is bij de Commissie Personeel Raadsorganen (CPR) -, het afgelopen jaar onderzoek gedaan naar 'wat voor raad willen we zijn en welke ondersteuning hoort daarbij?'.

Door middel van ronde tafel gesprekken, een enquête onder raadsleden en fractiemedewerkers en workshops tijdens het zomerbuffet is input opgehaald voor een visie op de raad en de bijbehorende ondersteuning. De Utrechtse raad wil een open en toegankelijke raad zijn, een raad in contact met de stad en met oog voor landelijke en lokale ontwikkelingen. Ook komt naar voren dat de raad soms worstelt met zijn rol in relatie tot nieuwe communicatie- en participatievormen en dat de hoeveelheid informatie soms lastig te managen is. Andere en betere inzet van de raadsondersteuning helpt om de raad nog beter te faciliteren en te adviseren.

Bij een eerste inventarisatie kwam een hoger bedrag uit dan uiteindelijk beschikbaar is gesteld. In dit raadsvoorstel wordt de in de begroting opgenomen impuls van € 500.000 verdeeld over de verschillende raadsorganen. De verschillende raadsorganen is gevraagd welke verbeteringen zij kunnen realiseren uitgaande van de € 500.000. Een korte weergave hiervan staat per raadsorgaan gespecificeerd.

### Onderbouwing extra budget Griffie

Dit minimale extra budget van 320.000 euro wordt aangewend om het toegenomen takenpakket van de griffie aan te kunnen en de taken te verdelen over meer raadsadviseurs/commissiegriffiers.

Hierdoor kan de griffie:

Zorgen voor een betere advisering van de raad bij agendering, initiatiefvoorstellen, etc., betere en eerdere afstemming met de bestuursadviseurs en bestuurlijk contactpersonen waardoor de kwaliteit van de informatie aan de raad omhoog gaat, opstellen van behandeladviezen, inzet op meer digitalisering en open data, bijhouden van landelijke ontwikkelingen in wetgeving en literatuur op de verschillende beleidsterreinen en ondersteuning bieden bij de veelheid van bijeenkomsten, werkbezoeken, wijkbezoeken, expertmeetings en andere momenten van contact met de stad. Daarnaast wordt de ruimte gecompenseerd die nu ingenomen wordt door toegenomen inzet op bedrijfsvoering.

### Onderbouwing extra budget Rekenkamer

De minimale extra investering voor de Rekenkamer, ten bate van inhuur externe expertise, is 40.000 euro. Dit is gelijk aan het in 2016 incidenteel ter beschikking gestelde bedrag voor externe inhuur. Daarnaast wil de Rekenkamer de raad beter ondersteunen door meer spreiding aan te brengen in onderzoeksonderwerpen, andere productvormen en meer flexibiliteit in de onderzoekscapaciteit in te bouwen (hiervoor is 10.000 euro beschikbaar).

### Onderbouwing extra budget Fractieondersteuning

De minimale behoefte aan fractieondersteuning verschilt sterk per fractie. Duidelijk is wel dat steeds meer tijd gevraagd wordt voor werkzaamheden op het gebied van communicatie. Die tijdsbesteding gaat nu uit de bestaande capaciteit die voornamelijk bedoeld was voor politieke advisering en secretariaatswerkzaamheden. De wens ligt er om die capaciteit uit te breiden. Deze behoefte wordt gedekt uit de verhoging van de vaste bijdrage per fractie. Daarnaast is behoefte aan meer ruimte voor professionalisering van het raadswerk en het vergroten van kennis en kunde van raadsleden. Deze wens wordt gedekt uit de verhoging van de bijdrage per raadslid.

## Conclusie

Naar aanleiding van de ontwikkelde visie van de raad en de behoefte aan ondersteuning en de onderbouwing door de raadsorganen wordt het volgende voorstel gedaan voor de verdeling van de € 500.000:

Griffie: € 320.000

Rekenkamer: € 50.000

Fractieondersteuning: € 130.000, waarvan € 6.500 per fractie en € 1.445 per raadslid. Deze bedragen zijn aangepast in bijgevoegde 'verordening fractiebijdragen'.

Een meerderheid van het presidium heeft tijdens de vergadering van 28 november 2016 ingestemd met bovenstaande verdeling. De fracties van SP en CDA hebben laten aantekenen niet in te stemmen met de impuls voor de griffie. De fracties van SP en VVD hebben laten aantekenen niet te stemmen met de impuls voor fractieondersteuning.

**Beslispunt**

1 De toekomstvisie op de raad en raadsondersteuning vast te stellen.

Argumenten

1.1 1. Het vaststellen van de toekomstvisie leidt tot een meer toekomstbestendige raadsondersteuning

**Beslispunt**

2 In te stemmen met voorgestelde verdeling van de beschikbare aanvullende middelen.

Argumenten

2.1 Het professionaliseren van de raadsondersteuning is noodzakelijk gezien de landelijke en lokale ontwikkelingen op het gebied van onder meer digitalisering, participatie en toenemende informatiestromen en toegenomen taken naar aanleiding van decentralisaties.

2.2 Door voorgestelde verdeling van de middelen over de drie onderdelen van de raadsondersteuning wordt de raad beter gefaciliteerd en geadviseerd.

Kanttekeningen

2.1 Het anders verdelen van de middelen leidt tot suboptimale inzet van verbeteringen voor de drie raadsorganen.

**Beslispunt**

3 Artikel 2 lid 2 en 3 van de verordening op de financiële bijdragen aan fracties van 7 juli 2016 aan te passen.

Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Raadsorganen Ulsamer, L. (Linda)
Kenmerk	16.000000
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 113

---

### **Toekomstvisie Raadsorganen**

besluit

- 1 De toekomstvisie op de raad en raadsondersteuning vast te stellen
- 2 In te stemmen met voorgestelde verdeling van de beschikbare aanvullende middelen.
- 3 Artikel 2 lid 2 en 3 van de verordening op de financiële bijdragen aan fracties van 7 juli 2016 aan te passen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen



# VERORDENING VAN UTRECHT 2016

# Nr. 13

## Verordening op de financiële bijdrage aan fracties (raadsbesluit van

---

De raad van de gemeente Utrecht, gelet op het voorstel van het Presidium d.d. 30 mei 2016

---

Besluit

vast te stellen de volgende

### VERORDENING op de financiële bijdrage aan fracties.

#### Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- |    |                       |   |
|----|-----------------------|---|
| a. | fractie:              | elke groepering in de gemeenteraad die ten tijde van het begin van een nieuwe zittingsperiode van de gemeenteraad is geregistreerd overeenkomstig artikel G3 van de Kieswet of die is gevormd naar aanleiding van een mededeling van een lid van de gemeenteraad; |
| b. | stichting:            | een door een fractie ter assistentie van de fractie aangewezen stichting, welke statutair uitsluitend met de uitvoering van de fractieondersteuning zoals bedoeld in deze verordening is belast;  |
| c. | subsidie:             | de financiële bijdrage waarop een stichting fractieondersteuning jaarlijks aanspraak kan maken ingevolge deze verordening;  |
| d. | fractieondersteuning: | ondersteuning ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden van de fractie in de gemeenteraad;  |
| e. | egalisatiereserve:    | een in de verantwoording van de stichting fractieondersteuning op te nemen cumulatieve reserve die maximaal 100% mag bedragen van het totaal door de stichting te ontvangen subsidie over één jaar;   |
| f. | verantwoording:       | een specificatie van de binnen het kader van deze verordening ten behoeve van de werkzaamheden door de fracties gemaakte kosten over het voorafgaande jaar  |

#### Artikel 2 Jaarlijkse verlening financiële bijdrage; vast en variabel bedrag

1. Aan elke fractie wordt van gemeentewege een subsidie verleend in de kosten welke de fractie maakt voor bijstand bij haar werkzaamheden. De subsidie bestaat uit een vaste en een variabele component.
2. De vaste component bedraagt EUR 47.138,00 per fractie per jaar.
3. De variabele component bedraagt EUR 5.995,00 voor elk lid van de fractie per jaar.
4. Deze bedragen worden jaarlijks op 1 januari geïndexeerd op basis van de procentuele indexering van de CAO Rijk van het voorgaande jaar (T-1).

#### Artikel 3 Ten laste van de financiële bijdrage te brengen lasten

1. De subsidie dient ter bestrijding van de personele, materiële en andere kosten welke verband houden met de werkzaamheden van de fractie en wordt jaarlijks uitgekeerd aan een door de fractie ter assistentie van de fractie opgerichte stichting.
2. De subsidie mag niet worden gebruikt ter bekostiging van:
  - a. uitgaven die in strijd zijn met een wettelijke bepaling;
  - b. bijdragen aan politieke partijen dan wel met politieke partijen verbonden instellingen anders



## Gemeente Utrecht

dan ter vergoeding van prestaties (diensten en/of goederen) geleverd ten behoeve van de fractie op basis van een gespecificeerde declaratie;

- c. uitgaven welke bestreden dienen te worden uit de vergoedingen die de leden ingevolge de Gemeentewet ontvangen;
- d. giften en leningen;
- e. uitgaven aan raadsleden voor werkzaamheden die zij als beleidsmedewerker of anderszins in opdracht van de fractie verrichten;
- f. uitgaven ten behoeve van gemeenteraadsleden of bedrijven waarover gemeenteraadsleden middellijk of onmiddellijk zeggenschap hebben;
- g. kosten voor kantoorruimte buiten het stadhuis;
- h. uitgaven welke verband houden met verkiezing of herverkiezing van raadsleden.

### **Artikel 4 Betaling voorschot**

1. De in artikel 1 bedoelde subsidie wordt als voorschot jaarlijks voor 15 januari uitgekeerd. In een verkiezingsjaar bestaat dat voorschot uit de bijdrage voor drie maanden en volgt de bijdrage voor de overige negen maanden voor 15 april.
2. De gemeenteraad kan, indien daartoe in hun oordeel aanleiding bestaat, afwijken van het bepaalde in het eerste lid.
3. Indien de gemeente bij wijze van voorschot uitgaven doet voor een fractie worden deze periodiek verrekend met de subsidie.
4. De stichting maakt voor de ontvangst van de financiële bijdrage op grond van deze verordening en voor de uitgaven in het kader van de fractiekosten-vergoeding gebruik van één bankrekening. Deze rekening wordt niet gebruikt voor andere doeleinden.

### **Artikel 5 Regeling bij wijziging aantal fracties en zetelaantal door verkiezingen of splitsing**

1. Indien het zetelantal van een fractie tengevolge van verkiezingen verandert, wordt de variabele component van de bijdrage aangepast met ingang van 1 april van dat jaar.
2. Bij splitsing van een fractie tijdens een zittingsperiode heeft de nieuw gevormde fractie met ingang van het jaar, volgend op het jaar waarin de splitsing heeft plaatsgevonden uitsluitend aanspraak op de in artikel 2, derde lid genoemde variabele component. Deze aanspraak wordt in mindering gebracht op de subsidie van de fractie in oude samenstelling. De nieuwe fractie kan geen aanspraak maken op de door de fractie in oude samenstelling opgebouwde egalisereserve.
3. Bij splitsing van een fractie tijdens een zittingsperiode valt de vaste component toe aan de gemeenteraadsfractie die naar het oordeel van de gemeenteraad als rechtsopvolger van de oorspronkelijke fractie wordt beschouwd.
4. Indien een fractie als gevolg van verkiezingen ophoudt te bestaan, vervalt de aanspraak op de subsidie met ingang van de datum dat de gemeenteraad in de nieuwe samenstelling aantreedt.
5. Indien een fractie tijdens een zittingsperiode ophoudt te bestaan, vervalt de aanspraak op de subsidie met ingang van de maand volgend op de maand waarin de fractie hiervan kennisgeving heeft gedaan.

### **Artikel 6 Egalisereserve, reserves en voorzieningen, liquiditeitsoverschotten**

1. De stichting kan een egalisereserve opbouwen en aanhouden. Het bestedingsdoel van de reserve is in overeenstemming met artikel 3 van deze verordening.
2. De omvang van de egalisereserve is gemaximeerd op 100% van de jaarlijkse tegemoetkoming.
3. De omvang van de egalisereserve wordt beoordeeld en vastgesteld bij de verantwoording van het laatste volledige jaar voor de verkiezingen. Het bedrag dat het maximum overschrijdt, wordt op eerste verzoek van de gemeenteraad teruggestort in de gemeentekas.
4. De vorming van andere reserves dan de egalisereserve ten laste van de financiële bijdrage is niet toegestaan.
5. Het is een stichting niet toegestaan een tijdelijk of permanent liquiditeitsoverschot op een andere rekening te storten dan een uitsluitend voor dit doel geopende en beheerde spaarrekening.
6. De aard van de in het vorige lid bedoelde spaarrekeningen is zodanig dat de nominale omvang van de stortingen intact blijft en dat te allen tijde het gehele tegoed voor de stichting onmiddellijk en zonder betaling van boetes opeisbaar is.
7. De stichting aangewezen door een in artikel 5, vierde en vijfde lid bedoelde fractie is verplicht de opgebouwde egalisereserve te restitueren aan de gemeente.
8. Indien een fractie na verkiezingen niet terugkeert in de nieuwe gemeenteraad kan de eventuele egalisereserve nog uitsluitend worden aangewend ten behoeve van de afwikkeling van lopende



## Gemeente Utrecht

verplichtingen van de oude fractie. Het restant van de egalisatiereserve dient gerestitueerd te worden aan de gemeente. De voormalige fractie kan binnen vier weken na de verkiezingsdatum schriftelijk en gemotiveerd aan het presidium van de gemeenteraad een voorstel doen voor de uiterlijke datum van afrekening. In andere gevallen dient de afrekening binnen drie maanden na de verkiezingsdatum plaats te vinden.

### **Artikel 7 Administratieve verplichtingen**

1. De stichting voert een financiële administratie op basis van een stelsel van een kasstelsel. Deze administratie wordt op een zodanige wijze gevoerd dat deze steeds een volledig en juist inzicht geeft in alle bezittingen, schulden, verplichtingen, egalisatiereserves, baten en lasten, alsmede overige gegevens die voor de financiële verantwoording van belang zijn.
2. Andere inkomstenbronnen dan de financiële bijdrage die op basis van deze verordening wordt verstrekt, dienen afzonderlijk te worden geadministreerd.
3. De administratie wordt zodanig ingericht dat op een eerste aanvraag van de accountant nadere informatie kan worden gegeven en bescheiden en bewijsstukken kunnen worden overgelegd.
4. Bij uitgaven worden de onderliggende bescheiden door twee personen geautoriseerd.

### **Artikel 8 Verantwoording**

1. De stichting dient voor 1 april na afloop van elk kalenderjaar een aanvraag tot vaststelling van de financiële bijdrage in bij de gemeenteraad.
2. De aanvraag tot vaststelling van de financiële bijdrage wordt ingediend middels het verantwoordingsmodel zoals opgenomen in bijlage A behorende bij deze verordening.
3. De aanvraag tot vaststelling van de financiële bijdrage gaat vergezeld van een jaarrekening, een activiteitenverslag en een accountantsverklaring van de accountant van de Gemeente Utrecht.
4. De jaarrekening omvat over het verslagjaar de balans per 1 januari, de exploitatierekening, de grondslagen voor balans en exploitatierekening, de toelichting op de balans en de toelichting op de exploitatierekening met de volgende verdeling: personeelskosten, bureaunkosten en overige kosten. Het activiteitenverslag bevat een duidelijke omschrijving van de verrichte activiteiten, niet zijnde personele ondersteuning en bureau-activiteiten, en de daarbij gedane uitgaven, met vermelding van het doel dat met de activiteiten was gediend, en sluit in totaal aan op de gedane uitgaven in de jaarrekening, die zijn verantwoord als "overige kosten".
5. De accountant geeft een rechtmatigheidsoordeel over de verantwoording van de fractie aan de gemeenteraad, waarna de gemeenteraad een vaststellingsbesluit neemt.
6. Indien een stichting nalaat een aanvraag tot vaststelling van de financiële bijdrage in te dienen, een zodanige aanvraag niet tijdig of onvolledig indient, stelt de gemeenteraad de financiële bijdrage ambtshalve vast uiterlijk op 1 juli, tegelijk met de vaststelling van de gemeentelijke jaarrekening. De gemeenteraad kan daarbij de financiële bijdrage op nihil vaststellen.

### **Artikel 9 Einde raadsperiode**

1. Indien een fractie als gevolg van verkiezingen uit de raad verdwijnt, houdt de tegemoetkoming op met ingang van de datum dat de raad in de nieuwe samenstelling aantreedt.
2. In de jaren waarin een verkiezing voor de raad plaatsvindt, wordt door die fracties over de bestedingen tot aan het tijdstip waarop de raad in nieuwe samenstelling aantreedt, separaat een verantwoording ingediend binnen twee maanden na de eerste vergadering van de raad in de nieuwe samenstelling.
3. De egalisatiereserve die een in het eerste lid bedoelde fractie heeft opgebouwd wordt teruggestort in de gemeentekas, met uitzondering van het gedeelte van de egalisatiereserve dat moet worden aangewend voor de afhandeling van de personele verplichtingen.

### **Artikel 10 Terugvordering en verrekening**

Indien in strijd wordt gehandeld met artikel 3 of wanneer niet wordt voldaan aan andere bepalingen van deze verordening, vordert de gemeenteraad de in het geding zijnde uitgaven terug, dan wel verrekent deze uitgaven met het voorschot voor het volgende jaar.

### **Artikel 11 Mandaat**

De griffier heeft mandaat om alle in deze verordening genoemde besluiten te ondertekenen.



## Gemeente Utrecht

### **Artikel 12 Onvoorziene gevallen**

In gevallen waarin deze verordening niet of niet genoegzaam voorziet beslist de gemeenteraad op voorstel van het presidium.

### **Artikel 13 Inwerkingtreding**

1. Deze verordening treedt met terugwerkende kracht in werking op 1 januari 2016.
2. Met de inwerkingtreding van deze verordening, vervalt de Verordening tegemoetkoming fractiekosten 2003 (Gemeentebld van Utrecht 2006, nr. 24).
3. De Verordening tegemoetkoming fractiekosten 2003 blijft van toepassing ten aanzien van de indiening en verantwoording van de uitgaven en de vaststelling van de financiële bijdragen over de boekjaren voor 2016.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de gemeenteraad, gehouden op 7 juli 2016

De griffier,

De voorzitter,

mr. M. van Hall

mr. J.H.C. van Zanen



Gemeente Utrecht

## Toelichting

### Algemeen

In artikel 33 van de Gemeentewet is vastgelegd dat de in de raad vertegenwoordigde groeperingen recht hebben op ondersteuning. De Gemeentewet is grondslag voor deze verordening. De tegemoetkoming is een subsidie die jaarlijks wordt verstrekt aan de fracties. Deze tegemoetkoming is een subsidie als bedoeld in artikel 4:21 lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Derhalve zijn ook de bepalingen uit Titel 4.2 over subsidies van de Awb van toepassing op tegemoetkoming in de fractiekosten. De jaarlijkse tegemoetkoming wordt jaarlijks als beschikking vastgesteld en door de griffier aan de stichtingen toezonden.

Uitbetaling van de voorschotten geschiedt door overmaking aan de stichting tot ondersteuning van de fractie. De stichting treedt slechts op als ontvanger en beheerder van de tegemoetkoming, onverlet de eigen verantwoordelijkheid van de fractie voor een rechtmatige besteding en het voldoen aan het gestelde in deze verordening. De voorschotten worden ten gunste van de fractie uitbetaald.

### Artikelsgewijze toelichting

#### Artikel 1

In dit artikel worden enkele belangrijke begrippen uit de verordening gedefinieerd.

#### Artikel 2

Fractieondersteuning vindt zijn vorm in een financiële bijdrage. De hoogte van het budget voor fractieondersteuning zal in de gemeentebegroting moeten worden opgenomen en dus door de raad worden vastgesteld. De fractieondersteuning bestaat uit een vast en een variabel deel. Het vaste deel garandeert dat elke fractie de kans krijgt zich op gelijkwaardig niveau te laten ondersteunen. Omdat grote fracties meer lasten zullen hebben op facilitair gebied, ontvangen zij voor dergelijke kosten een hogere vergoeding. Dit artikel is aangepast aan de praktijk en ter voorkoming van onnodige bureaucratie is het indienen van een aanvraag om voor een financiële bijdrage niet nodig.

#### Artikel 3

Voor alle kosten geldt dat het om kosten moet gaan die door de fractie ten behoeve van het raadswerk gemaakt worden. Daaronder worden verstaan kosten die verband houden met het voorbereiden, uitvoeren en uitdragen van het fractiebeleid. De tegemoetkoming is in ieder geval bestemd voor de uitgaven die samenhangen met de administratieve ondersteuning en beleidsondersteuning voor de fractie en bijhorende bureaunkosten.

De tegemoetkoming zal in hoofdzaak gebruikt worden voor de navolgende kosten (niet limitatief):

- a. personeelskosten: het betreft zowel de kosten van medewerkers die op basis van een arbeidscontract alsook de kosten van medewerkers die op basis van een overeenkomst tot het verrichten van enkele diensten voor de fractie werken. Ook de kosten van personeelsbeheer en personeelsadministratie behoren bij deze kostenpost;
- b. bureaunkosten: het betreft kosten die verband houden met inrichting van een kantoorwerkplek, voor zover niet reeds ter beschikking gesteld door de Gemeente Rotterdam, en de kosten van kantoorbehoeften zoals papier en schrijfmaterialen;
- c. verzekeringen;
- d. kosten die verband houden met het oprichten en in stand houden van de stichting (met uitzondering van een vergoeding voor de bestuursleden van de stichting, dat is nadrukkelijk niet toegestaan);
- e. telefoonkosten van de fractie;



## Gemeente Utrecht

f. administratiekosten.

In geval van twijfel over de rechtmatigheid van specifieke uitgaven of reserveringen is het raadzaam om de accountant te consulteren of dit voor te leggen aan het presidium, voordat verplichtingen worden aangegaan. Het eindoordeel over de mate waarin aan voorwaarden is voldaan is voorbehouden aan de raad.

In het tweede lid is een aantal bestedingen genoemd waarvoor de bijdrage niet gebruikt mag worden. Daarmee wordt onder andere voorkomen dat met de bijdrage het inkomen van raadsleden wordt aangevuld en verkiezingscampagnes worden gefinancierd.

Onder c is bepaald dat de bijdrage niet mag worden gebruikt voor een aanvulling op de vergoeding voor de werkzaamheden of voor andere vergoedingen waarvoor al een regeling is getroffen op grond van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden en de hierop gebaseerde verordening. Het gaat hierbij om de volgende vergoedingen of tegemoetkomingen:

- i. vergoeding voor de werkzaamheden;
- ii. onkosten;
- iii. vergoeding voor scholing en vorming;
- iv. reiskosten voor reizen ten behoeve van de gemeente buiten het grondgebied van de gemeente;
- v. kinderopvang;
- vi. ziektekosten;
- vii. computer- en communicatieapparatuur voor de raadsleden;
- viii. compensatie uitkeringen op grond van de Werkloosheidswet en het Besluit Werkloosheid onderwijs- en onderzoekspersoneel;
- ix. collectieve verzekeringen voor ouderdomspensioen en overlijdens- en invaliditeitsverzekering;
- x. uitkering na aftreden.

Onder g is bepaald dat de bijdrage niet mag worden besteed aan kantooruimte buiten het stadhuis. De reden hiervoor is dat de fracties reeds kosteloos een kamer op het stadhuis ter beschikking wordt gesteld. De uitzondering heeft geen betrekking op de huur van vergaderzalen buiten het stadhuis.

Onder h is bepaald dat de bijdrage niet mag worden gebruikt ter bekostiging van verkiezingscampagnes. De verkiezingscampagnes komen voor rekening van de politieke partijen. De financiële bijdrage die voortvloeit uit deze verordening, is niet bedoeld om de politieke partijen te subsidiëren. Het onderscheid tussen uitgaven voor de verkiezingscampagne (niet toegestaan) en uitgaven voor voorlichtingsactiviteiten (wel toegestaan) is overigens niet met waterdichte definities aan te geven. Hier wordt een beroep gedaan op de oordeelsvorming en de eigen verantwoordelijkheid van de stichtingen. In ieder geval moeten spotjes voor radio en tv, affiches, folders en alle andere oproepen op een partij te stemmen in de twee maanden voorafgaande aan de verkiezingen gerekend worden tot de campagneactiviteiten. Bepalend is hierbij het moment van openbaarmaking van de uiting. Bij twijfel is het raadzaam advies te vragen aan het Presidium.

Om te voorkomen dat stichtingen bestedingen doen aan bedrijven waarover raadsleden zeggenschap hebben, is het aan te bevelen dat de stichtingen gebruikmaken van de volgens artikel 12 van de Gemeentewet verplichte openbare opgave van nevenfuncties van de raadsleden. Bij twijfel over de toelaatbaarheid van voorgenomen uitgaven kan een fractie het oordeel vragen van het Presidium.

### **Artikel 4**

Dit artikel regelt het uitbetalen van een voorschot. Deze uitbetaling geschiedt op verzoek van de fracties aan het begin van het jaar, maar kan ook tussentijds worden gevraagd, dan wel pas bij de eindafrekening van de personeelslasten aan de fractie worden overgemaakt.

### **Artikel 5**

Dit artikel is er op gericht te verduidelijken op welke wijze de financiële bijdrage (basisbedrag en variabel deel) wordt aangepast bij verkiezingen en bij fractiesplitsing.

Het is denkbaar dat de samenstelling van een fractie tijdens een zittingsperiode van de raad wijzigt. Gemeenteraadsleden kunnen bijvoorbeeld uit de fractie treden en zelfstandig verder gaan of zich aansluiten bij een andere fractie in de gemeenteraad. Voor die situatie is in artikel 5 geregeld dat die raadsleden slechts aanspraak kunnen maken op de variabele component voor de ondersteuning van hun raadswerkzaamheden, met ingang van het kalenderjaar volgend op de splitsing. De door de fractie in de oorspronkelijke samenstelling opgebouwde reserve komt bij splitsing niet voor verdeling in aanmerking.



## Gemeente Utrecht

### **Artikel 6**

Het is fracties toegestaan om een batig exploitatieresultaat toe te voegen aan een egalisatiereserve. Onttrekkingen aan de egalisatiereserve worden door de accountant getoetst op rechtmatigheid. De omvang van de egalisatiereserve wordt eenmaal per zittingsperiode beoordeeld en vastgesteld. Dit gebeurt op basis van de verantwoording over het laatste volledige jaar voorafgaand aan de gemeenteraadsverkiezingen. Gedurende de zittingsperiode kan het voorkomen dat de egalisatiereserve hoger is dan toegestaan. In die gevallen is sprake van een latente terugbetalingsverplichting.

### **Artikel 7**

De administratie dient zodanig te zijn ingericht dat op eerste aanvraag van de accountant nadere informatie kan worden verschaft en bescheiden of bewijsstukken met betrekking tot de uitgaven kunnen worden overgelegd. Er dient sprake te zijn van een deugdelijke verantwoording en administratie. Daaronder dient te worden verstaan dat per grootboekrekening (voor afzonderlijke kosten en opbrengsten) een onderbouwing direct beschikbaar is. Daarbij zijn onderliggende declaraties gespecificeerd, duidelijk gemarkeerd als boekingsstuk en zijn de afzonderlijke boekingsstukken op logisch wijze geordend. Indien sprake is van andere opbrengsten dan de tegemoetkoming die van gemeentewege wordt verstrekt, worden deze opbrengsten en daaraan gerelateerde kosten gescheiden geadministreerd.

### **Artikel 8**

De fractie is primair verantwoordelijk voor een rechtmatige besteding van de ontvangen tegemoetkoming en het voldoen aan de verplichtingen zoals gesteld in deze verordening. Het gebruik van een stichting voor onder meer het beheer van de ontvangen tegemoetkoming ontslaat een fractie niet van deze verantwoordelijkheid.

De accountant stelt een assurance rapport op. De inhoud van dit rapport wordt besproken met de fracties, alvorens het rapport aan de raad wordt gezonden. Het niet of niet tijdig indienen van de verantwoording leidt in elk geval tot een gescheiden behandeling in het presidium onder opgaaf van redenen voor de vertraging.

Overschrijding van de indieningstermijn kan gepaard gaan met het (tijdelijk) stopzetten van de bevoorschotting en korting op de tegemoetkoming. Afhankelijk van de termijn van overschrijding wordt een korting op de tegemoetkoming opgelegd, tenzij de raad anders besluit.

### **Artikel 13**

Gezien het grote aantal wijzigingen wordt een volledig nieuwe Verordening fractieondersteuning 2016 vastgesteld. Het tijdstip van inwerkingtreding van deze nieuwe verordening is met terugwerkende kracht op 1 januari 2016. De oude Verordening tegemoetkoming fractiekosten 2003 blijft nog gelden voor de indiening en afwikkeling van de financiële bijdragen over 2015.



## Gemeente Utrecht

### BIJLAGE BIJ VERORDENING VAN UTRECHT 2016, NR.

Verantwoording ingevolge artikel 5, tweede lid van de Verordening tegemoetkoming fractiekosten van het bestuur van de stichting: ..... over het kalenderjaar ...20.

Eindsaldo betaalrekening vorig jaar:.....

Utrecht, .....  
Betreft fractiekosten .....

#### **Inkomsten fractie:**

Fractiekostenvergoeding:

Vast €  
Variabel (aantal fractieleden) €

Totaal € -----

#### **Uitgaven fractie: \*)**

Personeelskosten (salaris, verzekeringen ed.) €  
fractievergaderingen (werkbijeenkomsten)  
Werkbezoeken  
Porti/drukwerk  
Kantoorbenodigdheden  
Relatiegeschenken  
Fractie teamdag

\*) uitgaven in tabel specificeren waarvoor uitgegeven  
per onderwerp € -----

-/+ €

Saldo 31-12- 20.. €

Rente €

Spaarrekening (evt)€

Totaal saldo 31-12-20.. €

Bij de juiste toepassing van het kasstelsel en het gebruik van één bankrekening voor de ontvangst en besteding van de fractiekostenvergoeding moeten de saldi reserve 31 december en de banksaldi per 31 december aan elkaar gelijk zijn.

# Wij zijn de gemeenteraad

Midden in de dynamiek van de stad



Gemeente Utrecht

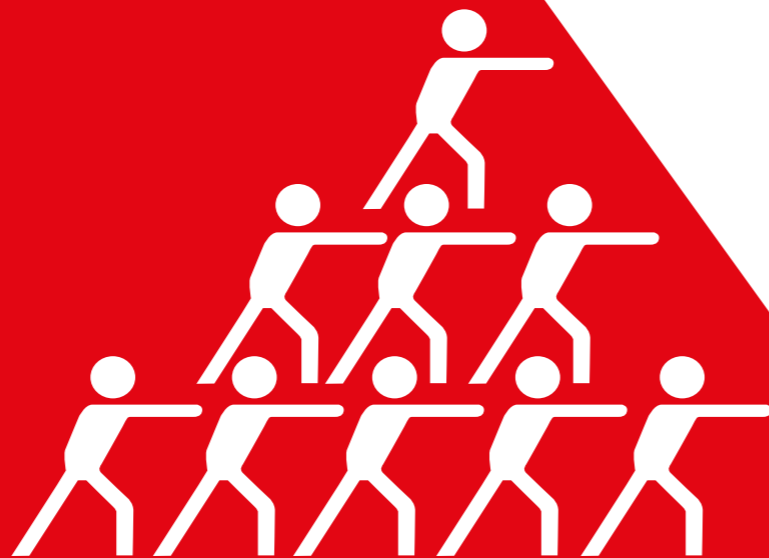
# Verbinding

**De samenleving verandert en daarmee ook de rol van de gemeenteraad als lokale volksvertegenwoordiging. De samenleving organiseert steeds meer zelf en heeft ideeën over onderwerpen waar de raad ook mee bezig is. Hoe verbindt de raad die twee bewegingen met elkaar?**



“Onze ambities  
vragen om een **radicale**  
**cultuurverandering** in het  
openbaar bestuur. De sleutel ligt in ons  
eigen handelen.”

Jan van Zanen,  
voorzitter  
van de Gemeenteraad



**De raad  
is de gekozen  
volksvertegenwoordiging**



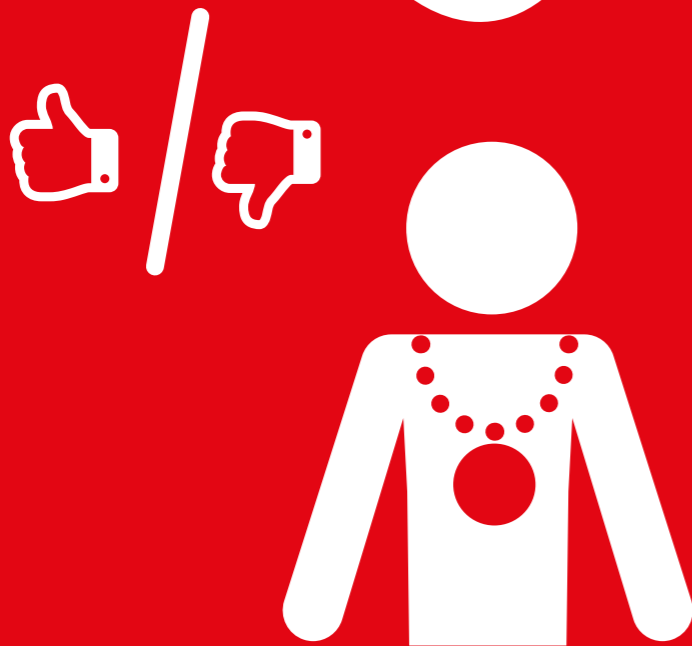
Elke vier jaar kiezen de inwoners van de stad Utrecht hun vertegenwoordigers. In de gemeenteraad zitten **45 raadsleden**, zij zijn onderdeel van de gemeente. Ze worden ondersteund door de gemeentelijke organisatie en een eigen staf: de griffie, de rekenkamer en de fractiemedewerkers van hun eigen partij. Raadsleden hebben stuk voor stuk **hart voor de democratie**, een grote drive om de stad beter te maken en inwoners mee te laten denken over beleid. Ze doen het raadswerk in een deel van de week en veel raadsleden hebben daarnaast nog een baan.

## De raad stelt de kaders



De raad is het hoogste bestuursorgaan van de gemeente. Het algemeen bestuur dat bepaalt waar de gemeente heen gaat, welke **beleidsdoelen** ze moet halen en met welke middelen de gemeente dat gaan doen. En steeds vaker kiest de raad ook **welk proces** de gemeente gaat doorlopen om tot een beleidsnotitie te komen, omdat Utrecht steeds meer beleid samen met de stad maakt.

**De raad  
controleert het college  
van burgemeester en  
wethouders**



Als het college op de vooraf afgesproken tijdstippen met resultaten komt, bespreekt en controleert de raad deze en **evalueert het doorlopen proces**. Maar in hun controlerende taak zijn de raadsleden niet alleen reactief. De raad vangt ook geluiden op uit de stad en agendeert deze of initieert nieuwe voorstellen. Soms loopt een proces niet zoals dat van tevoren bedacht is, dan stelt de raad het na overleg bij. En sommige ambities worden van zoveel kanten beïnvloed, dat iedereen uitgaat van een organisch proces waarin ontwikkelingen gaandeweg langzamer of sneller mogen gaan. De raad wordt **zelf ook gecontroleerd**. Door de stad. Elke vier jaar kiezen alle stemgerechtigde Utrechters de raad.

**De raad is steeds  
meer de schakel tussen  
stad en college**



Een groot deel van hun tijd ‘ontmoeten’ de raadsleden de stad. Individueel, met hun fractie of met alle fracties samen. Om bijvoorbeeld een aanname uit een voorstel van het college te toetsen of om hun beeld van een kwestie compleet te maken door het **palet aan input te vergroten**. Alles wat zij zien en horen in de stad, gebruiken ze in hun raadswerk. Bijvoorbeeld door vragen te stellen aan het college. De raad ontwikkelt zich steeds meer als een schakel tussen de stad en het college. En als de ideeën die de stad zelf heeft, onvoldoende ingang vinden op de agenda van de gemeente, probeert de raad ook **smeerolie** te zijn.

**De griffie,  
rekenkamer en  
fractiemedewerkers  
ondersteunen de  
raad**



De griffie adviseert, ondersteunt en faciliteert de gemeenteraad en individuele raadsleden. Zij zit steeds meer op het **scharnierpunt van stad en organisatie**. Ze wil daar individuele raadsleden én de raad als geheel goed in positie brengen. De griffie is onafhankelijk en neutraal. Om de belangen van de raad goed te kunnen waarborgen, zijn er veel contacten met de collegeleden, de bestuursadviseurs en beleidsmedewerkers. Ook de samenleving kan rekenen op de griffie. Zoeken inwoners en instanties contact met raad, fracties en/of raadsleden? Of willen ze gebruikmaken van het spreekrecht, een burgerinitiatief indienen? Dan staat de griffie voor ze klaar.

De rekenkamer onderzoekt of afgesproken **doelen behaald** zijn, of processen op de afgesproken manier doorlopen zijn. Vanuit elke fractie ondersteunen fractiemedewerkers de raadsleden van de eigen partij vanuit **politiek oogpunt**.



**“De raad moet de  
onderwerpen **agenderen** waar  
mensen uit de stad zich  
**druk over maken.**”**

Marleen Haage,  
fractievoorzitter PvdA

**Digitalisering  
versnelt en vergroot de  
informatiestromen**



Digitalisering **verlaagt de drempel** om te communiceren. Vroeger kwamen stukken per post binnen en gingen eens per week in een verzamelmap naar de raadsleden. Nu lopen de mailboxen van raadsleden, en dus ook van de griffie, de hele dag vol met nieuwe berichten. Dat is rijp en groen, één **grote 'bak' informatie**. Doordat alle communicatiestromen groeien, klinkt ook de roep om meer informatiemanagement en bestuursadvisering steeds luider.

Ondanks de toegenomen hoeveelheid informatie, voelen raadsleden zich niet over-geïnformeerd. Ze willen dan ook niet dat de informatiestromen ingedamd worden. Wel is er behoefte aan structurering van de stroom. De griffie kan informatiestromen **kanaliseren en managen**. Daarnaast plaatst de griffie de informatie in een context van eerdere besluitvorming en landelijke ontwikkelingen. Het leggen van dwarsverbanden, relateren aan eerdere behandeling van een onderwerp en het proactief en ongevraagd advies geven, hoort hier ook bij.

## Op social media wil de stad in gesprek



De explosieve opkomst van social media heeft twee kanten. Aan de ene kant moeten raadsleden op **veel meer input** van de stad reageren. Aan de andere kant informeert de griffie op Facebook en Twitter de stad over het raadswerk. Zodat mensen ook concrete ingangen vinden om daarover mee te praten. Dat **verkleint de afstand** tussen stad en raad.

De griffie legt de verbinding met de gemeentelijke organisatie en zorgt dat vragen van inwoners daar op de juiste plek terechtkomen. Als het **online sentiment** over de raad negatief wordt, ‘repareert’ de griffie dit niet met verantwoording. Maar grijpt wel de kans om feitelijke informatie te geven over waar de raad – buiten het vergaderen – mee bezig is. Een politiek-inhoudelijk antwoord is aan het raadslid zelf. Raadsleden en fracties zijn zelf ook actief op social media.

“Een **open**, toegankelijke stad  
verdient een open, **toegankelijke**  
gemeenteraad.”

Klaas Verschuure,  
fractievoorzitter D66



**De stad wil nauwer  
betrokken zijn bij de  
democratie**



De raad zit nu vaak aan de achterkant van het besluitvormingsproces, maar wil meer naar **de voorkant**. En er zijn ook steeds meer inwoners en organisaties die vaker en eerder met de raad in gesprek willen. Eens per vier jaar stemmen is voor hen niet genoeg. Hoe verhoudt dat zich nu tot elkaar en hoe past dat binnen de samenwerking met het college? Dat is een **boeiende zoektocht** die de komende jaren veel tijd en aandacht gaat vragen.

Wat raadsleden nodig hebben, is laagdrempelige input van de stad bij hun democratische rol. Bijvoorbeeld door de open raadsdata **doorzoekbaar** te maken. Ook maakt de raad steeds vaker duidelijk wat zij doet en op welke plek de **beïnvloedingsmomenten** voor burgers zitten. De raad heeft burgers ook nodig bij het uitbouwen van haar **initiërende rol**. De raad onderzoekt of de huidige tools daarvoor nog de juiste zijn. Of dat raadsleden beter op locatie of digitaal inwoners en organisaties kunnen laten meedenken.

**De raad  
heeft complexe  
beleidsonderwerpen op  
haar bord**



Op alle beleidsterreinen wordt het werk van de raad complexer. Een aantal taken is **van het Rijk** overgeheveld naar de gemeenten. Meestal zaken uit het sociale domein, zoals de jeugdzorg en hulp bij huishouding. Ook op het fysieke domein neemt de complexiteit toe, bijvoorbeeld door de invoering van de **Omgevingswet** waarin particulieren meer invloed krijgen op hun leefomgeving.

Op deze onderwerpen wil de raad graag vooraf invloed uit oefenen door kaders te stellen. Dat is best moeilijk als het om complexe onderwerpen als bijvoorbeeld veiligheid gaat. Het vraagt ook van het college dat ze met een startnotitie de **discussie gaat aanzwengelen** in plaats van met al heel uitgewerkte inhoud te komen. De onderlinge verhoudingen veranderen daardoor en dat is soms **wennen**.

**De raad werkt steeds  
meer regionaal samen**



We proberen in de stad alles samen met organisaties en wijken te doen. Maar de problematiek gaat soms **over gemeentegrenzen heen**. Daarom werken we samen in de regio. Dat is voor raadsleden nog lastig vorm te geven, want alles wat zij via een verbonden partij organiseren, staat meer op afstand en is lastiger te beïnvloeden.

Voor burgers is regionaal samenwerken vaak heel logisch. Voor iemand die bijvoorbeeld een huis zoekt, maken gemeentegrenzen maar beperkt iets uit. We willen samenwerken in plaats van met elkaar concurreren. Ook hier zoekt de raad naar een goede manier om **vooraf kaders te stellen**. Een goed initiatief is de U10, daarin zitten de tien gemeenten rondom Utrecht. Zij geven elk kwartaal raadsleden gelegenheid om aan de voorkant van regionale projecten mee te denken. Een eerste stap in het waarmaken van deze ambitie.

**“Kiezen voor  
'meer stad en minder  
gemeente', vraagt om een raad  
die **durft los te laten.**”**

Dimitri Gilissen,  
fractievoorzitter VVD



## Wat de griffie nodig heeft



Alle ambities die aansluiten op de samenleving van vandaag, betekenen meer en ander werk. Dit leidt tot een **herijking van de omvang en werkzaamheden** van de organisatie. En heeft consequenties voor het soort medewerkers bij de staf van de raad.

Vanuit lean en Terug naar de bedoeling is al op die manier naar de organisatie en de processen van de staf gekeken. Naast het anders en efficiënter werken, is ook een **impuls nodig om de ondersteuning van de raad op het gewenste niveau te krijgen**, zowel kwantitatief als kwalitatief. Alleen dan kan recht worden gedaan aan het nieuwe takenpakket.

## Wat de griffie nodig heeft



Om een objectief beeld te krijgen van hoe de staf van de raad elders is georganiseerd, heeft de raad een **benchmark** uit laten voeren in de G4 en G8. Op die manier wordt de gevraagde impuls in een context geplaatst. Uit de benchmark blijkt dat een impuls van € 940.000 nodig is om **Utrecht op het gemiddelde niveau van de G8 te brengen**. Aangezien Utrecht hecht aan een sobere invulling van de staf, is gekozen ongeveer de helft van dit bedrag te reserveren. Voor de besteding van de € 500.000 worden voorstellen voorgelegd.

**De gemeenteraad wil  
meebewegen met de stad**

## voorstel aan de raad

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Meijer, P.H. (Peter)
Kenmerk	16.505037
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 111
Geheim	Nee

---

### Vaststelling bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 de zienswijze van indiener nummer 400 buiten behandeling te laten
- 2 naar aanleiding van de zienswijze 1 van indiener 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399, zienswijze 219 en zienswijze 1, van indiener 220, in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.
- 3 ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk II van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen;
- 4 geen exploitatieplan vast te stellen;
- 5 het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk dat is vastgelegd in het digitale bestand: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen

Mr. J.H.C. van Zanen

### **Conclusie commissie**

#### Toezeggingen wethouder:

- De wethouder verstrekt voor de raadsbehandeling informatie over de kwaliteit van water als groenvoorziening.
- De wethouder verstrekt voor de raadsbehandeling informatie over de huurprijzen (middensegment), het wettelijk kader en de mogelijke ontwikkeling daarvan.

#### Terug in de Raad:

Fracties overwegen moties op volgende punten: parkeren ondergronds/ of op het ernaast liggende terrein (D66, SP, GL), ruimte voor roeiers (VVD), sociale huurwoningen in het gebied. Parkeerplaatsen omzetten in groen (PvdD).

Status: B

### **Bijlages**

Voorstel: Voorstel\_5107

Bijlage: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01-Kader\_08-06-2016

Bijlage: Bestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk (november 2016)

Bijlage: Link naar ROPubliceer (november 2016)

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

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

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

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

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

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

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

### **Eerdere besluitvorming**

#### **Uitvoering**

Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in "DUIC", de Staatscourant en op het internet op de websites [www.utrecht.nl/bestemmingsplannen](http://www.utrecht.nl/bestemmingsplannen) en [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdelings bestuursrechtspraak van de Raad van State.

## Context

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens om 167 woningen te realiseren rondom een nieuw uit te graven binnenhaven. Daarnaast zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden. Het plan wordt gerealiseerd op het perceel Kanaalweg 59 te Utrecht (hierna: plangebied). Het plangebied grenst aan het Merwedekanaal en is gelegen tegenover de woonwijk Parkhaven. De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de nieuwe ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het plangebied Kanaalweg 59 ligt tussen het Merwedekanaal, de panden Koningin Wilhelminalaan 3 en 5, het Defensieterrein en een hulpwarmtecentrale (HWC) van Eneco. Het project kent een geschiedenis van zo'n 10 jaar. Voor de woningbouwplannen op deze locatie is op 4 juni 2008 een vrijstelling aangevraagd (ex artikel 19.1 WRO). Op 20 maart 2012 is uiteindelijk vrijstelling verleend. Vanwege een hiaat in het overgangsrecht van de oude WRO naar de Wabo enerzijds én het wegnemen van een zienswijze (Nuon) op het plan anderzijds is in gezamenlijk overleg besloten een nieuwe bestemmingsplanprocedure te doorlopen. Voor het bouwplan was over het algemeen draagvlak in de buurt. Het plan bleek ten gevolge van de financiële crisis onhaalbaar te zijn en te grote risico's te hebben (moest vanwege de ondergrondse parkeergarage in één keer gebouwd worden). Het bouwplan is daarom in overleg met de gemeente aangepast. De grootste wijziging daarvan is dat het parkeren naar maaiveld is gebracht. Verder is het plan grotendeels in tact gebleven.

Het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 19 juni 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.

Artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening maken het mogelijk dat diverse procedures gezamenlijk worden doorlopen. De voorbereiding en bekendmaking van de volgende ontwerpbesluiten zijn tegelijk behandeld:

1. Het ontwerp bestemmingsplan;
2. het besluit tot vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 van de Wet geluidhinder (HW 1123);
3. de omgevingsvergunning voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven (HZ\_WABO-14-24979);
4. de omgevingsvergunning voor het bouwen van 54 appartementen (HZ\_WABO-14-28546);

De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend eindigde op 30 juli 2015.

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn in totaal 400 zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen in de toelichting, in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er nog enkele ambtelijke aanpassingen doorgevoerd. De zienswijzen zijn samengevat en van uitgebreid en gemotiveerd commentaar voorzien in het bij dit voorstel behorende vaststellingsrapport.

### Duurzaamheid & gezonde verstedelijking

Het project betreft een binnenstedelijke transformatielocatie met intensief ruimtegebruik door bouwen in een hoge dichtheid. De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming. Vanwege het incidentele geluid van de nabijgelegen hulpwarmtecentrale worden de woningen extra goed geïsoleerd.

Er wordt een aantrekkelijk woonmilieu rond een binnenhaventje gerealiseerd met een horecagelegenheid en terras. De locatie ligt dicht bij station Utrecht CS en centrum Utrecht, goed bereikbaar met de fiets. De openbare ruimte in deze nieuw te realiseren stadswijk kenmerkt zich door haar groene karakter. Het straatbeeld is rustig en nodigt uit om in beweging te zijn, te spelen, te fietsen en te verblijven.

## Beslispunt

- 1 de zienswijze van indiener nummer 400 buiten behandeling te laten

#### Argumenten

- 1.1 De zienswijze is te laat ingediend.

De indiener is in de gelegenheid gesteld om de termijnoverschrijding toe te lichten, maar heeft daarvoor geen verschoonbare reden aangegeven. Deze zienswijze blijft daarom buiten behandeling.

#### Beslispunt

- 2 naar aanleiding van de zienswijze 1 van indiener 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399, zienswijze 219 en zienswijze 1, van indiener 220, in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.

#### Argumenten

- 2.1 De zienswijzen richten zicht tegen het feit dat in de beleidsparagraaf van het bestemmingsplan niet werd ingegaan op het sport c.q. roeibeleid en het fietsbeleid;

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn in totaal 400 zienswijzen ingediend, waarvan het merendeel door (leden van) de roeiverenigingen ORCA, Viking en Triton. Daarnaast zijn er nog zienswijzen ingekomen van enkele bewoners van appartementen en de woonboten aan de overzijde van het kanaal. Tenslotte zijn er nog zienswijzen ingediend door ENECO en de fietsersbond. De zienswijzen van de roeiverenigingen waren grotendeels eensluidend. Hetzelfde geldt voor de zienswijzen van bewoners aan de overkant. De zienswijzen zijn in hoofdzaak gericht tegen het bestemmingsplan, maar enkele gingen tevens over het ontwerp besluit hogere waarden en de meegecoördineerde omgevingsvergunningen. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen van het bestemmingsplan.

In het vaststellingsrapport (hoofdstuk II A wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen) wordt hier uitgebreid op ingegaan.

- 2.2 Het merendeel van de zienswijzen is afkomstig van de roeiverenigingen. De verenigingen vrezen dat door toenemende verstedelijking langs het Merwedekanaal het kanaal minder geschikt wordt om te trainen.

Wij zijn van mening dat dit individuele plan slechts zeer beperkte invloed heeft op de mogelijkheden van de roeiers om het kanaal te gebruiken. Bij de havenmonding zijn fysieke maatregelen getroffen om aanvaringen te voorkomen. Daarnaast werkt de gemeente in samenwerking met de roeiers aan een afsprakenkader over het gebruik van het Merwedekanaal. Van omwonenden is een beperkt aantal zienswijzen ontvangen.

- 2.3 Met ENECO zijn afspraken gemaakt over verduurzaming van de HWC aan de Kanaalweg, waardoor enerzijds de bedrijfsvoering van ENECO kan worden gewaarborgd en anderzijds voorzien kan worden in een goed woon en leefmilieu voor de nieuw te bouwen woningen.

Het overleg heeft ertoe geleid dat ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC Kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. In het gunstigste geval kan een en ander betekenen dat de gehele HWC vervangen kan worden door een gebouw waarin wat warmtewisselaars staan om het primaire aan het secundaire net te koppelen. Afsproken is dat de verduurzamingsopties met open begroting vergeleken worden en dat de gemeente bereid is om financieel bij te dragen als er onder de streep een rood bedrag staat. Dat staat echter nog niet vast. Sterker nog: als de hele HWC kan vervallen ten gevolge van de ringleiding ontstaat er een exploitatievoordeel voor Eneco, dat de extra

kapitaallasten zou kunnen overstijgen.

#### Kanttekeningen

2.1 De afspraken met ENECO dienen nog nader te worden geconcretiseerd en vastgelegd in een intentieovereenkomst

Het is van belang de uitgesproken intentie vast te leggen en uit te voeren voordat het woongebied in gebruik wordt genomen.

#### Beslispunt

- 3 ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk II van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen;

#### Argumenten

3.1 Met de ambtelijke wijzigingen wordt het bestemmingsplan verduidelijkt

De ambtelijke wijzigingen betreffen aanpassingen in de artikelen 10, 11 en 12 van het bestemmingsplan. Het betreft verbeteringen.

Artikel 10 bevatte een onjuiste verwijzing, artikel 11 en 12 zijn geactualiseerd voor wat betreft de parkeerregeling en de regeling met betrekking tot woning vorming en woningsplitsing, waardoor ongewenste woningsplitsing beter voorkomen kan worden. Op de verbeelding is in de aan te leggen haven een aanduiding aanlegsteiger aangebracht om duidelijk te maken dat dergelijke voorzieningen alleen op die plaats zijn toegestaan.

In het vaststellingsrapport (hoofdstuk II A wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen en hoofdstuk B ambtelijke wijzigingen) wordt uitgebreid op de wijzigingen ingegaan.

#### Beslispunt

- 4 geen exploitatieplan vast te stellen;

#### Argumenten

4.1 Een exploitatieplan is niet nodig.

Het kosten verhaal vindt plaats via een anterieure overeenkomst en leges voor het bestemmingsplan zodat op grond van artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, geen exploitatieplan vereist is.

#### Beslispunt

- 5 het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk dat is vastgelegd in het digitale bestand: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59.dgn vast te stellen.

#### Argumenten

5.1 Met het bestemmingsplan wordt de bouw van een duurzame nieuwe woonwijk mogelijk gemaakt.

Het project betreft een binnenstedelijke transformatielocatie met intensief ruimtegebruik door bouwen in een hoge dichtheid. Daarmee past het plan in het beleid zoals verwoord in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming. Vanwege het incidentele geluid van de nabijgelegen hulpwarmtecentrale worden de woningen extra goed geïsoleerd. Er wordt een aantrekkelijk woonmilieu rond een



**Gemeente Utrecht**

binnenhaventje gerealiseerd met een horecagelegenheid en terras. De locatie ligt dicht bij station Utrecht CS en centrum Utrecht, goed bereikbaar met de fiets. Het straatbeeld is rustig en nodigt uit om in beweging te zijn, te spelen, te fietsen en te verblijven.

5.2 Met de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het mogelijk om de mee gecoördineerde omgevingsvergunningen te verlenen en met de bouw voor het nieuwe woongebied aan te vangen.

De gemeente heeft in 2006 gebiedsvisie Merwedekanaalzone vastgesteld, met als doel de Merwedekanaalzone te transformeren naar een stedelijke woonwijk. De randvoorwaarden uit de gebiedsvisie Merwedekanaalzone zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

## Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Meijer, P.H. (Peter)
Kenmerk	16.505037
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 111

---

### **Vaststelling bestemmingsplan "Kanaalweg 59, Transwijk"**

besluit

- 1 de zienswijze van indiener nummer 400 buiten behandeling te laten
- 2 naar aanleiding van de zienswijze 1 van indiener 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 99 t/m 101, 103 t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399, zienswijze 219 en zienswijze 1, van indiener 220, in het bestemmingsplan wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan te brengen.
- 3 ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit hoofdstuk II van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan aan te brengen;
- 4 geen exploitatieplan vast te stellen;
- 5 het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk dat is vastgelegd in het digitale bestand: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59.dgn vast te stellen.

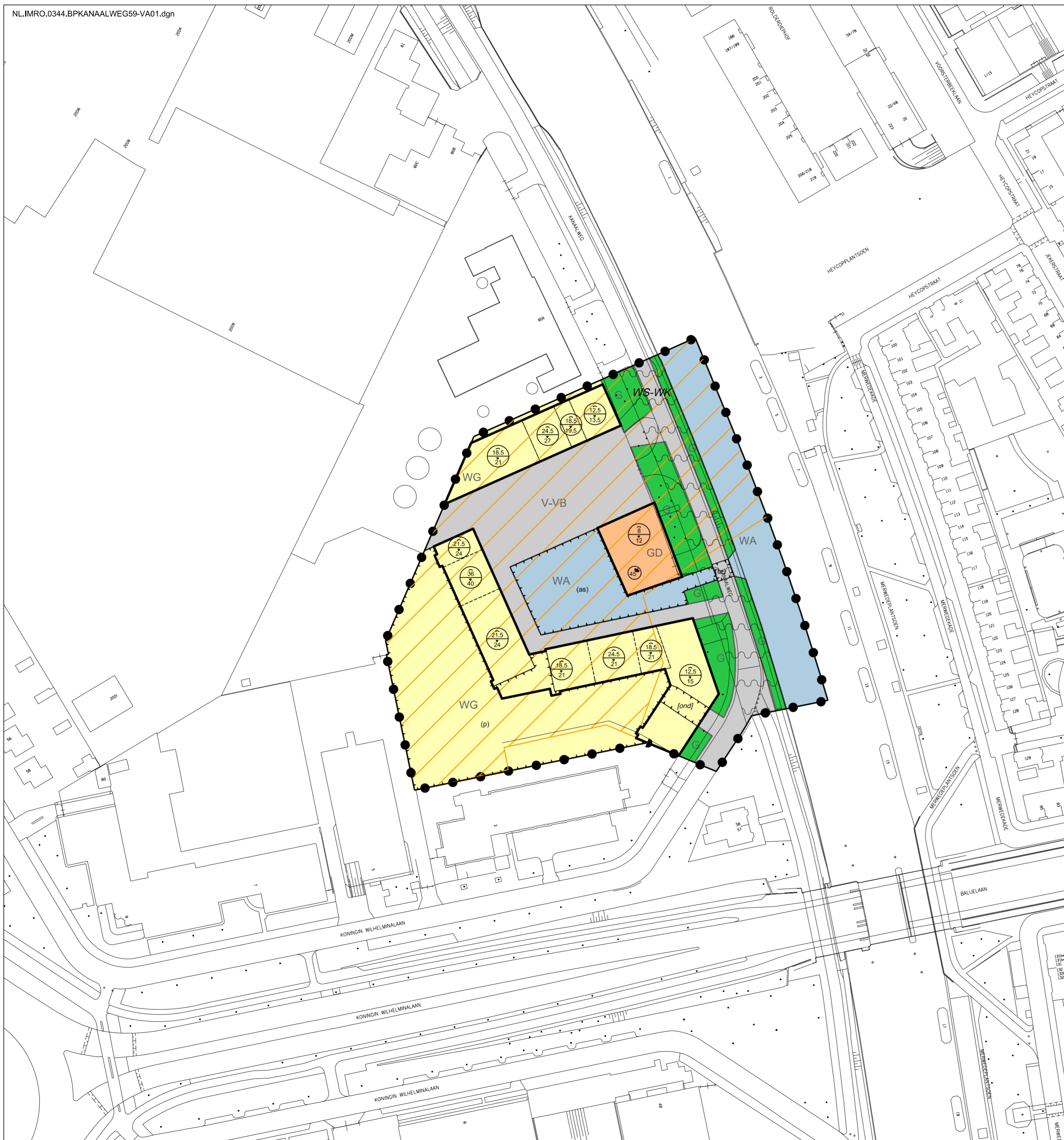
Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

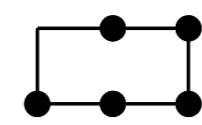
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen



Plangebied



Plangebiedgrens

Bestemmingen



Groen



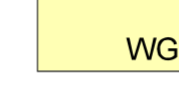
Gemengd



Verkeer - Verblijfsgebied



Water



Woongebied

Dubbelbestemmingen



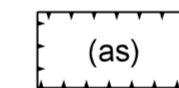
Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

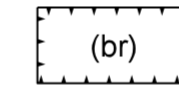


geluidzone - industrie

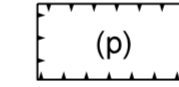
Funcieaanduidingen



aanlegsteiger

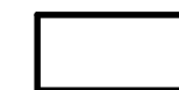


brug



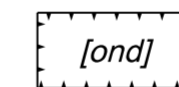
parkeerterrein

Bouwvlak



bouwvlak

Bouwaanduidingen



onderdoorgang

Maatvoeringsaanduidingen



maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)



maximum bebouwingspercentage (%)

Bestemmingsplan

Kanaalweg 59, transwijk

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van Kanaalweg 59, transwijk

Planfase	Planfase	Datum	Planfase	Planfase	Datum
kadernota / SPVE	fase 1		beroop	fase 5	
voorstudie	fase 2		onherroepelijk	fase 6	
ontwerp	fase 3	19-06-2015	beheer / archief	fase 6	
vaststelling	fase 4	xx-xx-2016			

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam)

NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01.dgn

ordernummer

wijk 08-Zuid-West

projektnaam/dir Kanaalweg 59, Transwijk

subdirectory NL.IMRO.0344..

schaal 1: 1000

pentabel 256.tbl

datum 08-06-2016

datum







**Kanaalweg 59, Transwijk**

# Inhoudsopgave

<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doelstelling	7
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	8
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Relevante beleidskaders</b>	<b>9</b>
2.1	Algemeen	9
2.2	Rijksbeleid	9
2.3	Provinciaal en regionaal beleid	10
2.4	Gemeentelijk beleid	12
2.5	Conclusie	19
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Bestaande situatie</b>	<b>21</b>
3.1	Inleiding	21
3.2	Beschrijving van het plangebied	21
3.3	Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied	22
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Planbeschrijving</b>	<b>23</b>
4.1	Planbeschrijving	23
4.2	Verkeer en openbare ruimte	25
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Onderzoek en randvoorwaarden</b>	<b>29</b>
5.1	Inleiding	29
5.2	Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling	29
5.3	Geluidhinder	30
5.4	Bedrijven en Milieuzonering	33
5.5	Externe veiligheid	35
5.6	Luchtkwaliteit	36
5.7	Bodemkwaliteit	37
5.8	Flora en fauna	38
5.9	Bomen	40
5.10	Water	41
5.11	Archeologie	43
5.12	Kabels en leidingen	44
5.13	Duurzaamheid	44
5.14	Gezondheid	45
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>47</b>
6.1	Economische uitvoerbaarheid	47
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47
<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Juridische planopzet</b>	<b>49</b>
7.1	Inleiding	49
7.2	Planvorm	49
7.3	Opbouw Regels	49
7.4	Artikelsgewijze toelichting	50
7.5	Lijst van Horeca-activiteiten	54

<b>7.6 Handhaving</b>	<b>54</b>
Bijlagen toelichting	55
<b>Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer</b>	<b>57</b>
<b>Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59</b>	<b>209</b>
<b>Bijlage 3 Toetsing geluid binnen niveau Blok A</b>	<b>213</b>
<b>Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercamcurve</b>	<b>239</b>
<b>Bijlage 5 Bedrijven en Milieuzonering</b>	<b>267</b>
<b>Bijlage 6 Externe veiligheid</b>	<b>273</b>
<b>Bijlage 7 Luchtkwaliteit</b>	<b>301</b>
<b>Bijlage 8 Bodemkwaliteit</b>	<b>307</b>
<b>Bijlage 9 Flora en fauna</b>	<b>497</b>
<b>Bijlage 10 Bomeninventarisatie</b>	<b>515</b>
<b>Bijlage 11 Waterparagraaf</b>	<b>519</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleidende regels</b>	<b>541</b>
<b>Artikel 1 Begrippen</b>	<b>541</b>
<b>Artikel 2 Wijze van meten</b>	<b>546</b>
<b>Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels</b>	<b>547</b>
<b>Artikel 3 Gemengd</b>	<b>547</b>
<b>Artikel 4 Groen</b>	<b>548</b>
<b>Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied</b>	<b>549</b>
<b>Artikel 6 Water</b>	<b>549</b>
<b>Artikel 7 Woongebied</b>	<b>550</b>
<b>Artikel 8 Waterstaat - Waterkering</b>	<b>551</b>
<b>Hoofdstuk 3 Algemene regels</b>	<b>552</b>
<b>Artikel 9 Anti-dubbeltelregel</b>	<b>552</b>
<b>Artikel 10 Algemene aanduidingsregels</b>	<b>552</b>
<b>Artikel 11 Algemene bouwregels</b>	<b>552</b>
<b>Artikel 12 Algemene gebruiksregels</b>	<b>553</b>
<b>Artikel 13 Algemene afwijkingsregels</b>	<b>553</b>
<b>Artikel 14 Algemene wijzigingsregels</b>	<b>554</b>
<b>Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels</b>	<b>555</b>
<b>Artikel 15 Overgangsrecht</b>	<b>555</b>
<b>Artikel 16 Slotregel</b>	<b>555</b>
<b>Bijlagen bij de regels</b>	<b>557</b>
<b>Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging'</b>	<b>558</b>
<b>Bijlage 2 Lijst van Horeca-activiteiten</b>	<b>564</b>



Utrecht

# Toelichting



# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens om 167 woningen te realiseren rondom een nieuw uit te graven binnenhaven. Naast woningbouw zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden. Het plan wordt gerealiseerd op het perceel Kanaalweg 59 te Utrecht (hierna: plangebied). Het plangebied grenst aan het Merwedekanaal en is gelegen tegenover de woonwijk Parkhaven.

## 1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de nieuwe ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk te maken.

In het plan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

## 1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied Kanaalweg 59 ligt tussen het Merwedekanaal, de panden Koningin Wilhelminalaan 3 en 5, het Defensierrein en een hulpwarmtecentrale (HWC). De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 1,5 hectare. Figuur 1 geeft de globale ligging van het plangebied weer.



Afbeelding 1: Ligging plangebied

## 1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	Vastgesteld door raad	Onherroepelijk
Actualisering diverse gebieden	31 oktober 2013	15 oktober 2014

De bestemming voor het plangebied is op basis van dit bestemmingsplan Bedrijventerrein -1

De voor Bedrijventerrein -1 aangewezen gronden zijn bestemd voor: bedrijven en activiteiten, waar dit specifiek is aangeduid uitsluitend voor bedrijven uit de in bijlage genoemde categorieën ter plaatse van de aanduiding 1 tot en met 3.2 'bedrijf tot en met categorie 3.2.

De belangrijkste bebouwingsbepalingen zijn:

- De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 18 meter;
- Het bebouwd oppervlak mag niet meer bedragen dan 70% van het voor bebouwing bestemde terreinoppervlakte.

Omdat op het moment van het opstellen van het actualiseringsplan de voorgenomen ontwikkeling nog onvoldoende concreet was, is deze niet meegenomen in het actualiseringsplan. De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met de vigerende voorschriften voor wat betreft de bestemmingen, bouwgrenzen en maximaal toelaatbare bouwhoogte.

Om het bouwplan (167 woningen en een horecapand) inclusief herinrichting buitenruimte (waaronder een nieuw uit te graven haven, herinrichting van een deel van de zone waarin de Kanaalweg ligt, aanleg parkeerplaatsen) te realiseren dient een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan te worden opgesteld waarin e.e.a. planologisch en juridisch mogelijk wordt gemaakt.

## 1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

# Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

## 2.1 Algemeen

Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn beleidsuitspraken gedaan die van belang zijn voor de ontwikkeling op Kanaalweg 59. De belangrijkste conclusies van de relevante beleidskaders worden hier weergegeven.

## 2.2 Rijksbeleid

De structuurvisie Randstad 2040 kent een verdichtingsstrategie voor wonen, werken en voorzieningen waarbij tegelijkertijd een kwaliteitssprong wordt gerealiseerd. Voor het woningbouwprogramma voor de regio Utrecht betekent dit dat ruim 32.500 woningen, voornamelijk binnen de rode contouren van het bestaand stedelijk gebied, dienen te worden gebouwd. Het Rijksbeleid is van een te hoog abstractie niveau om op de ontwikkeling van deze binnenstedelijke locatie toe te passen. Wel dient op basis van het Rijksbeleid getoetst te worden of de voorgenomen ontwikkeling past binnen de Ladder van duurzame verstedelijking. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het veroogd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) bepaald voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien: eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties of een binnen stedelijke herstructurering, dekken immers al (deels) de regionale ruimtevraag. Ook leegstand speelt een rol in de bepaling van de vraag.

Alleen wanneer die behoefte in trede 1 is aangetoond, is trede 2 aan de orde: Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 (bouwen buiten bestaand stedelijk gebied) aan de orde.

### Betekenis voor het plangebied

De ontwikkeling in het plangebied heeft in hoofdzaak betrekking op woningbouw. In de provinciale ruimtelijke structuurvisie heeft de provincie Utrecht de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen en uitgewerkt in de Utrechtse ladder voor duurzaam ruimtegebruik. Voor de toetsing van dit beleid wordt daarom verwezen naar onderstaande paragraaf 2.3.2. Voor de ontwikkeling van Kanaalweg 59 zijn uitsluitend trede 1 en trede 2 aan de orde.

### 2.2.1 Gebiedsontwikkeling per regio (betekenis voor Utrecht)

Het kabinet heeft voor 9 regio's in Nederland opgaven van nationaal belang uitgewerkt. Het gaat hierbij om doelen die voor Rijk en regio van belang zijn. Voor Utrecht geldt daarbij dat Utrecht belangrijk is als het gaat om de verbinding van autowegen, spoorwegen en vaarwegen. Station Utrecht Centraal heeft daarbij een centrale rol. Ook speelt de regio Utrecht een belangrijke rol bij de verdere ontwikkeling van de topsectore Life Sciences.

Er is sprake van een regionale en grote behoefte aan woonruimte. Deze ontwikkeling leidt tot een

optimale benutting van de ruimte in bestaand stedelijk gebied. Het betreft een braakliggende binnestedelijke locatie. In de navolgende toelichting wordt een en ander verder onderbouwd.

## 2.3 Provinciaal en regionaal beleid

### 2.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waar het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is.

De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld.

De PRS is een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op grond van de Wro heeft de PRS alleen een zelfbindende werking. Het is bindend voor de provincie, niet voor andere partijen. De PRV zorgt voor doorwerking van het beleid en is bindend voor de gemeenten. In paragraaf 2.3.2 wordt nader ingegaan op de verordening.

De PRV richt zich op het ruimtelijk beleid in de gehele provincie en omvat verschillende onderdelen binnen de ruimtelijke ordening. In deze paragraaf wordt volstaan met de voor dit bestemmingsplan relevante thema's. Dit zijn achtereenvolgens Verstedelijking en Wonen.

#### Verstedelijking

Verstedelijking (duurzame verstedelijkingsladder) De provincie Utrecht richt zich in haar verstedelijkingsbeleid primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en elkaar te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wordt verstedelijking zoveel mogelijk gekoppeld aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk. Voor een aantrekkelijke provincie zijn vitale steden en dorpen belangrijk. De combinatie van historische bebouwing, de aanwezigheid van onder andere culturele voorzieningen, winkels, horeca en uitgaansmogelijkheden, diverse woningtypes, verschillende vormen van werkgelegenheid, sport- en ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit.

De provincie geeft aan dat we in de kenniseconomie op een andere manier wonen en werken. De nabijheid van elkaar versterkende creatieve functies wordt steeds belangrijker. Dat heeft consequenties voor de ruimtelijke ontwikkeling van het land. De steden spelen hierin een steeds belangrijkere rol. In de provincie geldt dat vooral voor Utrecht en Amersfoort, maar ook voor de kleinere steden en dorpen. Functiemenging draagt bij aan de vitaliteit van het stedelijk gebied. Een groot accent bij verstedelijking ligt op de binnenstedelijke opgave.

Het beleid sluit aan bij de zogenaamde duurzame verstedelijkingsladder uit het Besluit ruimtelijke ordening zoals reeds beschreven in paragraaf 2.2.3. Concreet hanteert de provincie Utrecht de volgende voorkeursvolgorde voor stedelijke ontwikkelingen: eerst de mogelijkheden van herstructurering of transformatie, dan de mogelijkheden in de nabijheid van haltes en knopen van het OV-netwerk, dan de overige mogelijkheden in het stedelijk gebied (binnen de rode contouren), en als laatste uitbreiding.

### 2.3.2 Toetsing van plan aan Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid) (2012)

#### Trede 1: Kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte

De provincie Utrecht heeft ABF Research gevraagd een nieuwe prognose te maken van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040. Vorenstaande is gevat in het rapport 'Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte provincie Utrecht' van februari 2011.

### *Kwantitatief*

In de kwantitatieve prognose groeit de voorraad tussen 2010 en 2020 met gemiddeld 4.600 woningen per jaar. Het lagere bouwprogramma (in vergelijking met de bouwproductie van voor de crisis) drukt de groei van de huishoudens echter niet. Dit komt door de nu nog jonge bevolkingsopbouw en een economisch aantrekkelijk klimaat dat jonge vestigers aantrekt. De lager geplande groei van de voorraad en de groeiende behoefte zorgen in deze prognose voor een stijgend woningtekort. Daardoor ligt het woningtekort in 2010 op 18.000 woningen en stijgt dit naar 46.000 woningen in 2025 en naar 76.000 woningen in 2040. In relatieve zin loopt het tekort op van circa 4% in 2010 naar 8% in 2025 en 13 % in 2040.

De gemiddelde groei van het aantal huishoudens en van de gewenste voorraad is tussen 2010 en 2025 in de hele provincie Utrecht circa 16%. De woningvoorraad groeit met 11%. Tussen 2010 en 2025 groeit het woningtekort met circa 28.000 wat op een groei van het tekort van 250% uitkomt.

In absolute zin is het tekort in het stadsgewest Utrecht het meest omvangrijk. Het provinciale tekort bestaat namelijk voor bijna 60% uit het tekort van het stadsgewest Utrecht. Tussen 2020 en 2025 lopen de tekorten in vooral de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort flink op. De oorzaak van de groei van het tekort ligt enerzijds in de sterke groei van het aantal huishoudens in het stadsgewest Utrecht en anderzijds in de lagere groei van de woningvoorraad.

Ook in de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013) is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om woningtekort niet verder te laten groeien:

"Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Afgeleid van de verwachte groei van het aantal huishoudens neemt de woningvraag in de regio toe tot afgerond 374.400 woningen in 2030. Een 20% hogere vraag dan in het basisjaar 2012. Om het procentueel woningtekort niet verder te laten toenemen – niet hoger dan 4,1% van de woningvoorraad - zal de woningvoorraad mee moeten groeien naar 359.600 woningen in 2030. Dat zou betekenen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 met 61.000 woningen" moet groeien."

In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerde op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit klopt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten.

### *Kwalitatief*

Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Door de toenemende vergrijzing is er een toenemende vraag naar voor die doelgroep aangepaste woningen en woningen met zorg. De gemeente Utrecht wil tevens het tekort aan studentenhuisvesting terugdringen. De ambitie is om 4000 woningen voor studenten en starters toe te voegen door middel van nieuwbouw en transformatie, zowel permanent als tijdelijk.

De kwalitatieve invulling van het bouwprogramma (2010-2025) wordt bepaald door de inkomensontwikkeling, de woonvoorkeuren en de vraaggestuurde beleidsoptie waarin de woonconsument centraal staat. De vraaggestuurde benadering zorgt voor een nieuwbouwpakket dat de doorstroming optimaliseert waardoor huishoudens ook in de voorraad optimaal bediend worden. Het vraaggestuurde nieuwbouwprogramma toont tussen 2010 en 2025 de grootste toename in het Buitencentrum (28.000 woningen) en het Dorpse woonmilieu (17.000). De overige woonmilieus (Centrumstedelijk, Groenstedelijk en Landelijk wonen) zitten op een omvang rond de 8.500 nieuwbouwwoningen. Binnen het huursegment is het programma voor de middeldure huur het omvangrijkste (19.000), gevolgd door het dure huursegment (13.000). In de koop is de omvang van het duurste segment het grootste (19.000), gevolgd door het middeldure segment (14.000). Wordt het vraaggestuurde programma vergeleken met het pakket gereedgekomen woningen uit het verleden dan zou in de toekomstige nieuwbouw meer aandacht voor de huursector gewenst zijn.

### *Conclusie*

60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht komt voor rekening van het

stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat nog behoefte bestaat aan Centrum stedelijke woonmilieus. Gezien vorenstaande kan geconcludeerd worden dat zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de woningbouw die mogelijk wordt gemaakt binnen het plangebied Kanaalweg 59.

#### Trede 2: Bestaand stedelijk gebied

Uit de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat de ruimtevraag bij voorkeur dient te worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Vaststaat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Het plangebied ligt in de zogenaamde Merwede kanaalzone. Dit gebied wordt gekenmerkt door verouderde bedrijfslocaties die, vanwege hun ligging op korte afstand van het centrum van Utrecht een grote potentie hebben om te transformeren naar een stedelijk woongebied. Thans ligt het terrein braak en vormt als een inbreidingslocatie op een voormalig industriegebied in het stedelijk gebied van Utrecht. De transformatie van het gebied kan een impuls vormen voor de gewenste transformatie van het omliggende gebied.

#### Conclusie

Met de bouw van circa 167 woningen kan de locatie flink bijdragen aan de vraag naar binnenstedelijke woningbouw in de stad en in de regio. Woningbouw op deze locatie verbindt het Stationsgebied, het Jaarbeursterrein en Dichterswijk met Transwijk en Kanaleneiland.

### **2.3.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV - 2013)**

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. De PRV bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen zoals opgenomen in de structuurvisie.

#### Betekenis voor plangebied

De relevante regels uit de PRV 2013 voor dit bestemmingsplan betreffen:

Artikel 2.10 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan. Bij de beschrijving van de verschillende waarden wordt gebruik gemaakt van de bijlage Cultuurhistorie. In paragraaf 5.11 wordt hier nader op ingegaan.

Artikel 3.1 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. Voor deze beschrijving wordt verwezen naar de planbeschrijving in hoofdstuk 4.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

### **2.4.1 Structuurvisie Utrecht 2015 - 2030**

Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de structuurvisie zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van drie kernkwaliteiten van de stad, die in de structuurvisie zijn uitgewerkt in drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuinen.

- De Markt sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving.
- Het Podium sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als ontmoetingsplaats voor winkelen, cultuur, onderwijs en recreatie.
- De Binnentuin sluit aan bij de kernkwaliteit: de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken.

De perspectieven zijn deels vertaald naar ambities voor de korte en middellange termijn (2015) in het ontwikkelingsbeeld 2015. Van toepassing op het plangebied is het perspectief De Markt, met als doelen het stimuleren van de economische vitaliteit in Utrecht in stedelijke regionale en landelijke context en het vergroten van de herkenbaarheid van de kernkwaliteit door o.a. het ontwikkelen van

een (bijbehorend) hoogstedelijk milieu. Het plangebied is daarbij aangewezen voor "Hoogstedelijke ontwikkelingen met het accent op wonen". Door de situering van het plangebied tussen snelweg en het centrum kan juist hier een hoogstedelijk milieu vorm krijgen met intensievere bebouwing, architectonische vormgeving van de openbare ruimte en nadruk op OV-ontsluiting. Het ontwikkelen van een hoogstedelijk milieu vraagt om intensief grondgebruik, hoogbouw, gebouwde parkeervoorzieningen, wonen boven bedrijven en winkels en een openbare ruimte met een architectonische vormgeving als onderdeel van de ontwerpopgaven in deze gebieden.

#### Betekenis voor het plangebied

In de Structuurvisie wordt aangegeven dat de kracht van Utrecht nauw verbonden is met een aantal kernkwaliteiten. Eén daarvan is de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving. Dit is het perspectief de "markt". Het perspectief De Markt wil ruimte bieden aan die functies van de stad die bijdragen aan een typisch hoogstedelijk milieu en de economische vitaliteit van de stad

Voor een aantal gebieden zijn gebiedsperspectieven 2030 opgesteld. Het betreft onder andere de Merwedekanaalzone, waar de inzet gericht is op het versterken van de woonfunctie via transformatie en intensivering. Hierdoor zal een sterke menging van functies ontstaan. Voor de periode tot 2015 wordt ingezet op het toevoegen van stedelijke woonmilieus. Het gebied dat in de Structuurvisie als Marktperspectief wordt aan gegeven, transformeert zich van stadsrandzone naar binnenstedelijk gebied. Verstedelijking zal vooral binnen deze zone plaatsvinden. Intensivering van ruimtegebruik, mengen van functies, verdichting, aanpassen van de inrichting van openbare ruimte en hoogbouw, zijn de instrumenten die kunnen worden ingezet.

#### 2.4.2 Visie Merwedekanaalzone

In augustus 2005 heeft de Utrechtse gemeenteraad de visie Merwedekanaalzone vastgesteld. In de Merwedekanaalzone bevinden zich veel bedrijven, hetgeen het gevolg is van de oorspronkelijke ligging van de zone aan de rand van de stad. Met de bouw van wijken als Oog in Al, Transwijk en Kanaleneiland is de Merwedekanaalzone meer in de stad komen te liggen en met de komst van Leidsche Rijn zelfs centraal in de stad. Ten tijde van vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien zijn ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar verbindingzone tussen wijken en buurten. Om initiatieven, die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste transformatie, te kunnen toetsen is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld, die een ruimtelijk functioneel kader moet vormen.

De Merwedekanaalzone kan voor Utrecht voorzien in de opgave gesteld intensiveren, combineren en transformeren. Daarbij zijn devolgende uitgangspunten van belang:

- Het opwaarderen van de Merwedekanaalzone;
- Opheffen barrièrewerking door het verbeteren van oost-west verbindingen;
- Mogelijkheden benutten om een gedifferentieerd stuk stad te ontwikkelen met goede ruimtelijke relaties naar de omliggende gebieden;
- Het combineren van wonen en werken;
- Het waar mogelijk toevoegen van kleinschalige bedrijvigheid;
- Toevoegen van woningbouw (koopwoningen);
- Optimalisering woningvoorraad in kwalitatief en kwantitatief opzicht;
- Handhaven (formeel toegestane) woonboten en andere objecten, conform beleid havenatlas;
- Stimuleren van (waterrecreatief ) toerisme; met uitzondering van het gedeelte tussen Muntbrug en Noordersluis gelet op de betekenis voor het roeien;
- Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie;
- Stimuleren dat de fietsroute over de gehele lengte van het roeigedeelte dicht langs de kant blijft liggen.
- De Leidseweg, de Kanaalweg en Van Zijstweg-Dr. M.A. Van Tellegenlaan zijn onderdeel van het Sternet hoofd fietsroute en dienen als zodanig worden ingericht;
- Verbeteren van de relatie tussen groen en water en bebouwing langs het kanaal;
- Realiseren van een verbinding tussen park Transwijk, het kanaal en Rivierenwijk;
- Realiseren van een ecologische verbinding langs het kanaal;
- Verbeteren van de openbare ruimte langs het kanaal;
- Verbeteren van de sociale veiligheid;
- Streven naar dubbelgebruik van parkeren;

- Bij toevoegen van nieuwe functies uitgaan van de (nieuwe) HOV-lijnen die de zone passeren;
- Bij nieuwbouw dient uitgegaan te worden van de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van duurzaam bouwen;
- Bij concrete herontwikkeling van locaties dient te worden getoetst aan gemeentelijke uitgangspunten op gebied van lucht, geluid, externe veiligheid, LPG-beleid ten aanzien van de vulpunten in het gebied.

#### Betekenis voor het plangebied

In de Visie Merwedekanaalzone behoort het plangebied tot deelgebied 4 'stedelijk wonen'. Hiervoor is aangegeven dat de zone langs het Merwedekanaal zal transformeren. Het deelgebied 4 zal gaan transformeren tot stedelijk woongebied. Het gebied heeft vele potenties die momenteel niet tot uitdrukking komen in het gebied. De potenties komen voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties. De stedelijkheid zal tot uiting moeten komen in dichtheid van de bebouwing, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en de functiemenging langs het kanaal. In hoofdlijnen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ruimtelijke en functionele invulling: De hoofdfunctie is wonen, eventueel in combinatie met kantoren (maximaal 1.500m<sup>2</sup>), bedrijvigheid, dienstverlening, voorzieningen. Gecombineerde vormen van woningbouw en bedrijvigheid behoren tot de mogelijkheden;
- Bouwhoogte: De bouwhoogte bedraagt 6 tot 8 bouwlagen;
- Bebouwingswanden: Aan de zijde van het Merwedekanaal geen bebouwing in één rooilijn, maar meer losse bebouwingselementen. Langs de overige zijden, langs de doorgaande wegen, begeleidend bebouwing;
- Doorsnijdingen: De maaswijdte in het gebied dient verkleind te worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-west richting en minimaal twee in noord-zuid richting;
- Parkeren: vindt plaats op eigen terrein;
- Openbare ruimte;
- Herstel van het karakteristieke profiel langs de Kanaalweg. Dit profiel is als volgt opgebouwd: kanaal-kanaaldijk-water (wetering, sloot)-voorterrein. Oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.

#### 2.4.3 Dynamisch Stedelijk Masterplan

Het dynamisch stedelijke masterplan (DSM) is een interactieve visie voor de stedelijke herontwikkeling in Utrecht. De traditionele grootschalige gebiedsontwikkeling maakt plaats voor een kleinschaliger en organischer aanpak. De gemeente zoekt andere manieren om stedelijke ontwikkeling te stimuleren. Zoals transformatie en herontwikkeling van braakliggende locaties, het geven van ruimte aan experimenten om (binnen) stedelijke herontwikkeling te versnellen en het opbouwen en delen van kennis over de mogelijkheden. De thema's hergebruik van panden, kleinschalig opdrachtgeverschap, tijdelijke invulling van locaties en studentenhuisvesting staan centraal.

Het digitale Stadsdebat heeft het DSM kleur gegeven. De talloze voorstellen, ideeën en opmerkingen die zijn aangedragen door de stad bevestigen het beeld dat deze gebieden sterk in betekenis kunnen groeien voor de bestaande stad en haar inwoners. Met het DSM richt de gemeente zich op initiatieven waarvan verwacht wordt dat die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. De gemeente ziet voor zich zelf daarbij vooral een faciliterende rol.

#### Betekenis voor het plangebied

Het plangebied maakt deel uit van de Merwedekanaalzone. Utrecht wil op een aantal binnenstedelijke transformatielocaties, zoals bijvoorbeeld de Veemarkt, het Cartesiusdriehoek en de Merwedekanaalzone tussen de zes- en tienduizend woningen bouwen. Vooral voor studenten, starters en gezinnen die in de stad willen wonen. Woningen waarvan de bewoners in de eerste plaats gebruik zullen maken van de voorzieningen in de stad, maar ook van nieuwe stedelijke en groene ruimtes, van culturele hotspots in oude bedrijfsgebouwen en van creatieve werkgelegenheid die tussen de woningen ontstaat.

#### 2.4.4 Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'

De doelstelling van de Hoogbouwvisie (2005) is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw. Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in relatie tot de omgeving beoordeeld;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- vanuit de stad dienen de zichtlijnen op de Dom behouden te blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

- a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie "laag" met een basis van 9 meter en een subcategorie "hoog" met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
- b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
- c. De Brandpunten: de maximale bebouwingshoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

#### Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt op grond van het Wensbeeld 2030 in de Centrale zone. De Centrale Zone biedt de vereiste randvoorwaarden om een goed milieu voor hoogbouw te creëren. Immers, voorwaarde voor het marktperspectief is dat de locaties aansluiten bij de Randstad. De belangrijkste structurerende elementen in dit perspectief zijn de "snelle" infrastructuur en haar knooppunten: Deltanet, het randstedelijk openbaar vervoernet, het stedelijk HOV net, de OV terminal Utrecht en de knooppunten in de stad. Dat zijn in ieder geval vanuit bereikbaarheidsoogpunt de meest aangewezen locaties voor ruimtelijk functionele ontwikkelingen (zoals kantoren, kennisintensieve bedrijven en het duurder segment van de woningmarkt). Deze locaties zijn voornamelijk gelegen in de Centrale Zone en hier bevinden zich dan ook de plekken waar het inzetten van hoogbouw zijn diensten kan bewijzen.

Ter plaatse is een bebouwingshoogte tot 30 meter mogelijk, met incidentele accenten tot 60 m.

#### 2.4.5 De schoonheid van Utrecht - Welstandsnota 2004

In de Welstandsnota Utrecht van juli 2004, getiteld "De schoonheid van Utrecht", is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

#### Betekenis voor het plangebied

Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Dit niveau houdt in dat zowel verandering als handhaving van het bebouwingsbeeld mogelijk zijn, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

In verband met een mogelijke ontwikkeling van de zone aan het Merwedekanaal, is dit gebied ook als stimulansgebied aangeduid. Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd.

#### **2.4.6 Woonvisie 2009 - 2019: Wonen in een sterke stad**

Op 14 januari 2010 heeft de Utrechtse gemeenteraad de woonvisie 2009 - 2019 vastgesteld. In de Woonvisie geeft de gemeente haar visie op het Utrechtse woonbeleid van de komende tien jaar.

De visie krijgt heeft als titel "Wonen in een sterke stad". Utrecht is een sterke stad omdat veel mensen in Utrecht willen wonen en blijven wonen. Dit hangt samen met de aantrekkelijkheid van de stad en haar omgeving, de ligging binnen Nederland en met de economische kracht van de regio. Hierdoor kent de stad wel een grote druk op de woningmarkt.

De Woonvisie geeft aan hoe vanuit het wonen kan worden bijgedragen aan het behouden en versterken van de kracht van de stad. Dit gebeurt door het vergroten van het woningaanbod in Leidsche Rijn en Rijnenburg en door vernieuwing in de bestaande stad. Daarnaast wordt er veel nadruk gelegd op het in beweging krijgen van de verstopte woningmarkt. In de periode 2010-2019 worden er 26.300 woningen aan de voorraad toegevoegd (= 2.630 woningen per jaar).

Bij het in beweging krijgen van de woningmarkt ligt de sleutel voor een belangrijk deel bij het vergroten van het aanbod voor de zogenaamde middeninkomens. Hierdoor wordt er beter tegemoet gekomen aan de woonwensen van deze groep en kan tegelijkertijd de druk op de voorraad sociale huurwoningen worden verkleind.

De visie wil daarbij een duidelijke verbinding leggen tussen het woonbeleid en "Utrecht stad van kennis en cultuur". Dit betekent enerzijds het maken van woonmilieus waarin de werknemers in de Utrechtse kenniseconomie kunnen en willen wonen, en anderzijds meer mensen kansen te bieden in het onderwijs en op de arbeidsmarkt in combinatie met een gedifferentieerder woningaanbod in de wijken.

#### Betekenis voor het plangebied

Het plan voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. Daarnaast wordt voorzien in een gevarieerd woningaanbod waardoor de ontwikkeling voor verschillende groepen van middeninkomens en starters aantrekkelijk is.

#### **2.4.7 Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'**

Gemeente Utrecht heeft een groenstructuurplan vastgesteld ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het Groenstructuurplan (2007-2011) van Utrecht geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden.

De visie voor het stedelijk groen gaat uit van de verbetering van de kwaliteit van het huidige stedelijke groenareaal, het realiseren van groene verbindingen naar de omringende landschappen en uitbreiding van het groene areaal om Utrecht. In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is onder andere de ambitie neergelegd voor een groenverbinding langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal.

#### Betekenis voor het plangebied

De in het plan opgenomen groenstructuur zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uitmaken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal.

#### 2.4.8 Bomenbeleid Utrecht 2009-2030

Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;
- de bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

##### Betekenis voor het plangebied

De in het plan opgenomen groenstructuur zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uitmaken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal. In deze groenstructuur zullen tevens nieuwe bomen aangeplant worden. De bestaande populieren in het plangebied zijn bijna aan het eind van hun levenscyclus, maar zullen grotendeels voorlopig blijven staan.

#### 2.4.9 Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar

De gemeente wil van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. De introductie van een tramnetwerk in de stad vormt hiervan de motor. Ondanks een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobiliteit te halveren. In de openbare ruimte wil de gemeente een kwaliteitssprong realiseren.

Het Ambitiedocument bevat de mobiliteitsambities van Utrecht en geeft richting aan het mobiliteits- en verkeersbeleid van de gemeente tot 2030. Voor het autoverkeer past het Ambitiedocument de volgende principes toe:

- doorgaand autoverkeer hoort thuis op de Ring (de ringstructuur van Utrecht, A2, A12, A27);
- wijkgebonden autoverkeer mag rijden in de stad;
- in het centrumgebied hoort alleen centrumgebonden autoverkeer.

Het ambitiedocument zet in op het terugbrengen van de overlast van het busverkeer in de stad en het verbeteren van de leesbaarheid van het openbaar vervoer voor bezoekers. Ruimte voor groei van het aantal bussen rond de OV-terminal ontbreekt. Daarom is gekozen voor het vergaand bundelen en concentreren van OV-stromen in de stad en waar mogelijk het vertrammen van verbindende OV-corridors.

Het Ambitiedocument wordt verder uitgewerkt in onder andere het Mobiliteitskader. Hierin worden de concrete maatregelen voor de infrastructuurnetwerken van de fiets, openbaar vervoer en autoverkeer nader uitgewerkt. Dit Mobiliteitskader zal te zijner tijd het GVVP vervangen. Een van de onderdelen van Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar vormt het [Actieplan Utrecht fietst](#). Dit actieplan beoogt van Utrecht wereldfietsstad te maken door het fietsgebruik te stimuleren door fietsen gemakkelijker, veiliger en leuker te maken: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen, veilige omleidingen en slimme c.q. innovatieve oplossingen.

##### Betekenis voor het plangebied

De Kanaalweg zal verkeersluw worden gemaakt en zich verder ontwikkelen tot langzaam verkeersroute en hoofdroute voor het fietsverkeer in noord - zuid richting door de stad.

#### 2.4.10 Nota Stallen en Parkeren

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook scheidt de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

#### Betekenis voor het plangebied

Het plangebied valt in het gebied dat in de Bijlage van de Nota Stallen en parkeren is aangeduid als gebied B2 Stedelijk gebied zonder betaald parkeren. Het plan is er echter op gericht het gebied binnen het gebied B1 te brengen, waarvoor lagere parkeernormen gelden. Om aan de voorwaarden uit de nota Stallen en parkeren voor gebied B1 te voldoen dienen in het plangebied extra fietsparkeervoorzieningen te worden gerealiseerd, alsmede voorzieningen ten behoeve van deelauto's. Tenslotte wordt tegelijkertijd met vaststelling van het bestemmingsplan voor het plangebied een besluit genomen om betaald parkeren in te voeren.

#### 2.4.11 Duurzaamheid

Duurzaamheid en klimaat zijn één van de stedelijke ambities. Dit houdt niets meer en minder in dan zorgen dat gebiedsontwikkeling conform het concept van de drie P's (people, planet en profit) tot stand komt. Dat gaat verder dan groen en energiezuinige woningen. De woningen die nu gebouwd worden staan er voor 100 jaar en langer. Centraal in het duurzaam bouwen beleid van de gemeente staat het visiedocument "Duurzaam huisvesten". Daarin verwoordt de bouwinitiatiefnemer zijn visie op de toekomstbestendigheid van de planontwikkeling en de bouwwerken, vast te leggen in een ambitie. Deze visie wordt vertaald naar concrete maatregelen en oplossingen in het ontwerp.

#### Energie

De gemeente heeft in haar Milieubeleidsplan op energiegebied een duidelijke ambitie vastgelegd "in 2030 CO2 neutraal". Ontwikkel- en herstructureringslocaties moeten een bijdrage leveren om deze ambitie te realiseren.

#### *Programma Utrechtse energie 2011-2014*

Duurzaamheid is één van de pijlers van het Utrechts collegeprogramma 2010-2014 'Groen, open en sociaal'. Het collegeprogramma legt drie accenten in het werken aan duurzaamheid:

1. Energie besparen en duurzaam opwekken;
2. Schone lucht door een gezonde mobiliteit;
3. Een aantrekkelijke groene omgeving.

In het ontwerp moet uitwerking worden gegeven aan een bijzonder energieconcept. Dat kan door gebruik te maken van het warmtenet of door een gelijkwaardig alternatief energieconcept. Eventueel met behulp van het toevoegen van stedelijk groen en water om een positieve bijdrage leveren aan klimaatadaptatie.

#### Betekenis voor het plangebied

In paragraaf 5.13 Duurzaamheid wordt uitgelegd op welke wijze in het gebied met duurzaamheid en energie is omgegaan.

#### 2.4.12 Kernsport beleid

Kernsporten zijn sporten waar Utrecht sterk in is en waar extra in wordt geïnvesteerd. De primaire doelstelling is het behouden en verbeteren van het aanbod van topsport in Utrecht, zodat Utrechtse sporters op (inter)nationale niveau kunnen blijven floreren. Daarnaast wil men de topsportinfrastructuur op Olympisch niveau krijgen voor het organiseren van grote sportevenementen.

2012-2016: vijf kernsporten

De gemeente Utrecht heeft in samenwerking met betrokken partijen vijf kernsporten aangewezen: atletiek, hockey, roeien, waterpolo en wielrennen. Verenigingen en talentcentra die onder deze sporten vallen kunnen, mits ze voldoen aan een aantal strenge criteria, een kernsportstatus aanvragen. Deze status geeft recht op subsidie en ondersteuning voor het topsportbeleid van de vereniging.

### 2.5 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan de gewenste versterking van de woonfunctie, via transformatie en intensivering, in Merwedekanaalzone. Het betreft een uitwerking van de uitgangspunten, die in de Visie Merwedekanaalzone zijn opgenomen. In afwijking van de visie Merwedekanaalzone wordt in het plangebied één hoogteaccent van 12 bouwlagen en een kap (circa 40 meter) mogelijk gemaakt. In relatie tot de ligging van het plangebied aan het Merwedekanaal en de grootschalige openbare ruimte, gevormd door de binnenhaven wordt dit stedenbouwkundig aanvaardbaar geacht. Het plan is daarnaast in overeenstemming met de hoogbouwvisie.

In de woonwijken kan volgens de Hoogbouwvisie af en toe een hoger gebouw kunnen worden toegestaan. Maar alleen als het aan de volgende eisen voldoet:

- het geeft een speciaal accent wat op die plaats goed past.
- het gebouw is in principe niet hoger dan twee keer de gemiddelde hoogte in de wijk.
- het gebouw is goed bereikbaar.

Bijvoorbeeld: als de huizen in een wijk gemiddeld 9 meter hoog zijn, mag een nieuw hoog gebouw in principe niet hoger zijn dan 18 meter, en dan nog alleen als het op een speciale plaats staat.

De omliggende bebouwing in Transwijk heeft een hoogte tussen de 12 en 27 meter. Daarnaast vormt het haventje een nieuw markant punt langs het Merwedekanaal. Tenslotte is het gebouw via de in het plan voorziene ontsluitingsstructuur goed bereikbaar.

Het plan is hiermee in overeenstemming met het gemeentelijk beleid. Er wordt ruimte geboden aan een stedelijk woonmilieu, waarin eveneens mogelijkheden zijn voor het ontplooiën van kleinschalige bedrijvigheid. Er is sterk behoefte aan dit type woonmilieu in de gemeente Utrecht, waarmee wordt ingespeeld op de woningvraag van starters en middeninkomens. Bovendien wordt hiermee bijgedragen aan de gewenste versterking van de Utrechtse kenniseconomie. Tot slot wordt aaneengesloten op de welstandsnota, die ruimte biedt voor vernieuwing, waarbij belang wordt gehecht aan aansluiting op de bestaande omgeving.

Het plan draagt bij aan de gewenste transformatie en intensivering in de Merwedekanaalzone, waarmee op een binnenstedelijke locatie een bijdrage wordt geleverd aan het opvangen van een deel van de Utrechtse woningvraag. Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.



## Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

### 3.1 Inleiding

Kanaalweg 59 is gelegen in de Merwedekanaalzone. De Merwedekanaalzone is (voornamelijk) een bedrijventerrein langs het Merwedekanaal, globaal gelegen tussen de Dichterswijk en de vroeg naoorlogse stadsuitbreiding Kanaleneiland-Transwijk.



Afbeelding 3.1 Bestaande situatie plangebied

### 3.2 Beschrijving van het plangebied

#### 3.2.1 Historische ontwikkeling

Op de locatie was voorheen een verf- en lakfabriek gevestigd en vond er inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval plaats (Van Vliet-terrein). Momenteel zijn de gebouwen gesloopt, ligt het terrein braak en is het omgeven door een hekwerk.

Aan de overzijde van het kanaal is de woonwijk Parkhaven gerealiseerd. Aan de zuid- en zuidwestzijde grenst het plangebied aan de kantoorgebouwen Koningin Wilhelminalaan nrs. 3 en 5.

Ten zuiden van deze locaties ligt de Koningin Wilhelminalaan en de gelijknamige parallelweg. Aan de noord- en noordoostzijde van het plangebied bevindt zich de HWC (Kanaalweg 60a). De Hulp Warmte Centrale (HWC) van energiebedrijf ENECO heeft een belangrijke invloed op de ontwikkelmogelijkheden van het plangebied in verband met de geluidszoneringen en aanwezige leidingen (zie ook paragraaf 5.6.2).

Aan de west- en noordwestzijde van het plangebied bevindt zich een defensie terrein, gelegen aan de Overste den Oudenlaan. Dit terrein zal in de nabije toekomst worden herontwikkeld tot (voornamelijk) woongebied.

### 3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Direct naast het plan gebied ligt de HWC. In 1963 is deze in opdracht en naar ontwerp van het Provinciaal en Gemeentelijk Utrechtsch Stroomleveringsbedrijf (PEGUS) in bedrijf gesteld Deze centrale werd aan het Merwedekanaal aangelegd ten behoeve van het elektriciteitsnet in de wijk Kanaleneiland. Het perceel grenst diagonaal aan de Kanaalweg.

Het is een ensemble van een eenvoudig gebouw met drie hoge schoorstenen en drie tanks.

Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde als onderdeel van de ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening in Utrecht, verbonden met de toenmalige nieuwbouw van Kanaleneiland.

Het plangebied zelf ligt momenteel braak. In het plangebied zijn dus geen monumenten of beeldbepalende elementen aanwezig. Op de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart heeft het gebied wel een archeologische verwachtingswaarde.

Hierop wordt in hoofdstuk 5 verder ingegaan.

### 3.2.3 Structuurbepalende elementen

Het belangrijkste structuurbepalende element voor het plangebied wordt gevormd door de het Merwedekanaal en daaraan evenwijdig lopende Kanaalweg. Daarnaast vormt de Balijelaan een andere belangrijke structuur die bepalend is voor de vorm van het plangebied. Tenslotte is het plot van de HWC een belangrijke structuur die de schuine vorm van het plangebied bepaald.

## 3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

Het Merwedekanaal heeft zijn functie voor water gebonden bedrijvigheid grotendeels verloren en wordt hoofdzakelijk recreatief gebruikt. In de omgeving van het plangebied zijn nog wel wat restanten te vinden van de bedrijvigheid die het gebied eens kenmerkte. Direct naast het plangebied is de Hulpwarmtecentrale van de Eneco gelegen, waarmee, vanwege de akoestische aspecten, bij de ontwikkelingen rekening gehouden zal worden. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan. aan de andere zijde wordt het plangebied begrensd door de kantoorgebouwen aan de Koningin Wilhelminalaan. Het plangebied zelf ligt momenteel braak en er zijn geen bestaande functies.

# Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

## 4.1 Planbeschrijving

### 4.1.1 Programma

#### Wonen

Het woningbouwprogramma voorziet in de realisatie van 167 appartementen en een horecagebouw van 250 m<sup>2</sup>. Het bouwplan heeft als concept stedelijk wonen aan het water en heeft een uitgesproken robuuste en hedendaagse bouwstijl met een industrieel karakter. Er wordt een gevarieerd woonprogramma gerealiseerd met woon-werk units, starters appartementen, één-kamerflats, 3-4 kamer appartementen, lofts, luxe toren appartementen, penthouse flats, luxe haven appartementen én een horeca voorziening. Het zou gaan om +/- 21.500m<sup>2</sup> woonprogramma en rond de 350 toekomstige bewoners. Parkeren vind plaats bovengronds maar wordt aan het oog onttrokken, op een afgeschermd parkeerhof. Dit is in het voordeel van de woonkwaliteit.

Het herziene plan is een verbetering ten opzichte van het oorspronkelijke plan, dat in 2011 met een artikel 19 procedure mogelijk werd gemaakt. Vanwege de woningcrisis werd dat plan echter niet gerealiseerd. Inmiddels is het woningbouwprogramma nu beter afgestemd op de huidige vraag, wordt de bouwhoogte direct naast het Merwedekanaal minder hoog en vervalt een woonblok naast de binnenhaven, waardoor er meer openbare verblijfsruimte overblijft. Het parkeren komt geheel bovengronds, maar is niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Aan de haven wordt een horecavoorziening van 250 m<sup>2</sup> toegestaan. De beheerder van de horeca is tevens beheerder van de ligplaatsen.

### 4.1.2 Stedenbouwkundig plan

Het plan gaat uit van appartementengebouwen rond een binnenhaven met plein (zie ook afbeelding 4.1). Tussen de Kanaalweg en de binnenhaven zal een horecagelegenheid (lunchroom/restaurant) worden gevestigd, met daarboven de mogelijkheid om enige appartementen te realiseren. De binnenhaven zal geschikt zijn voor het afmeren van (roei)sloepen. De vaste ligplaatsen zullen uitsluitend bestemd zijn voor de bewoners van de woningen rond het haventje.

Voor de ingang van de binnenhaven zullen enkele palen worden aangebracht zodat de vaarrichting van de roeisloepen (uit de binnenhaven naar het Merwedekanaal) overeenkomt met de vaarrichting van de roeiers op het Merwedekanaal en zo de kans op aanvaring wordt geminimaliseerd.

Direct ten noorden van de haven ligt een weg die op termijn de verbindingsweg (met name voor de fiets) vormt met het Defensieterrein. Het parkeren wordt achter de bebouwing (uit het zicht vanaf de openbare ruimte) opgelost.

De woningen worden in meerdere woningblokken gerealiseerd, met een bouwhoogte variërend tussen de 4 en 12 lagen met een kap. De bouwblokken aan de haven hebben een gevarieerde opbouw. De basishoogte is 6 a 7 lagen, maar aan de Kanaalweg wordt de bouwhoogte verlaagd naar 4 lagen met kap in verband met de overgang naar de bebouwingsschaal in de Dichterswijk én de bezonning van de Kanaalweg. De bouwblokken aan de noord- en zuidzijde van de haven hebben een accent van 8 bouwlagen met kap. Het bouwblok ten westen van de haven heeft een accent van 12 lagen met kap. Hierdoor wordt het gevarieerde gevelbeeld aan de haven versterkt en wordt de gewenste stedelijkheid bereikt. Deze bouwhoogte past bij de omvang van de haven en door de grote afstand tot bestaande woningen en woonboten is de overlast (uitzicht en bezonning) naar de omgeving acceptabel.



Afbeelding 4.1 stedenbouwkundig plan.

Deze verkaveling met hoogwaardige openbare ruimte geeft het plan een zelfstandig goede woonkwaliteit, gebruikmakend van de potentie van het Merwedekanaal, binnen een (op dit moment) industriële omgeving. Er wordt naar gestreefd om in de toekomst een oost-westverbinding met het achterliggende gebied te realiseren. Deze ontsluitingsweg zal te zijner tijd als openbare weg door de gemeente beheerd gaan worden.

De rest van het gebied (binnenhaven en plein voor de woningen) zal als semi-openbare ruimte in eigendom en beheer van de Vereniging van Eigenaren komen. Deze ruimte zal wel 24 uur per dag toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten.



Afbeelding 4.2 Artist impression toekomstig Blok A

Voor de architectuur en buitenruimte is gekozen voor een industrieel karakter waarbij wordt ingezet op een levendige mix van gebouwen met goede buitenruimtes aan het water. De buitenruimte krijgt een robuuste vormgeving passend bij het industriële karakter.

Het gebouw ten noorden van de haven (blok A) heeft aan de noordzijde een geluidswerende functie in verband met de aanwezige hulpwarmtecentrale. Aan de geluidbelaste zijde zal dit bouwblok een wintertuin krijgen die het geluid buiten houdt. De schoorstenen van de HWC zullen in ieder geval vanuit het noorden, het westen en het oosten voor de omgeving zichtbaar blijven. Vanuit het zuiden zal het zicht in de directe nabijheid van het bouwplan enigszins afnemen. Door hun hoogte zullen de schoorstenen wel boven het daarvoor gesitueerde bouwblok uitsteken.

Het horeca-paviljoen wordt een bijzonder architectonisch gebouw, met een terras aan de havenzijde.

De Kanaalweg wordt op termijn opnieuw ingericht. Er komt een brug bij de toegang naar de haven. Op termijn is het de bedoeling om het profiel van de Kanaalweg te herinrichten. Dan wordt een parallelle wetering hersteld zoals die nu nog deels is terug te vinden langs de Kanaalweg.

## 4.2 Verkeer en openbare ruimte

### 4.2.1 Verkeer

Hieronder wordt in grote lijnen beschreven hoe de bereikbaarheid van het gebied is gewaarborgd. Daarbij wordt ingegaan op de ligging van het gebied, de ontsluitingen voor auto- en langzaamverkeer, de parkeervraag en het te realiseren parkeeraanbod en de toegankelijkheid voor het vrachtverkeer.

#### Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Overste den Oudenweg en de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan en de Dr. M.A. Tellegenlaan. Bij de toekomstige aanleg van de HOV-busbaan op de Dr. M.A. Tellegenlaan zal de aansluiting van de Kanaalweg op de Dr. M.A.

Tellegenlaan voor het autoverkeer komen te vervallen. De ontsluiting van Kanaalweg 59, inclusief de HWC, zal dan via de Overste den Oudenlaan en de Koningin Wilhelminalaan plaatsvinden.

De openbare straat tussen de haven en het havengebouw zal op het moment dat het defensie terrein wordt ontwikkeld doorgetrokken worden. Tot die tijd zal het autoverkeer (bezoekersparkeren) moeten keren en kan het via de Kanaalweg en de Koningin Wilhelminalaan het plangebied verlaten.

Ter plaatse van de havenmonding zal de in Kanaalweg een brug (ook geschikt voor gemotoriseerd verkeer) komen. De brug over de haventoeegang heeft een doorvaarthoogte van 1,50 m hetgeen betekent dat met een constructiehoogte van 0,50 m de bovenkant van het brugdek minimaal 2,0 m boven het peil van het Merwedekanaal ligt. De doorvaartbreedte is circa 3 meter. Het brugdek zal zodanig ingedeeld worden dat er ruimte is voor een trottoir en een rijstrook, die gebruikt kan worden voor auto- en fietsverkeer in twee richtingen. De rijstrook heeft een breedte van 3,50 m

#### 4.2.2 Openbare ruimte, groen en langzaamverkeersverbindingen

De nieuw te graven haven heeft functionele en esthetische betekenis. Hier kunnen bootjes/sloepen (van met name toekomstige bewoners) aanmeren. Aan de noordzijde van de haven ligt een plein met flauw aflopende trap met brede treden naar het water. Naast het plein liggen 10 parkeerplaatsen bij het havenpaviljoen en is er ruimte om je fietsen te stallen.

De Kanaalweg is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk van de stad. Door de inrit van het parkeerterrein aan de (parallelweg van de) Koningin Wilhelminalaan te situeren wordt bijgedragen aan het (op termijn) autovrij maken van de Kanaalweg. Ten westen van de Kanaalweg is het mogelijk om in de toekomst de 'Vleutense Wetering' weer te herstellen cq. opnieuw uit te graven. Vooral nog wordt echter uitgegaan van handhaving van de bestaande bomen. Zowel het water in de haven als, op termijn, in de wetering staat in verbinding met het Merwedekanaal.

Tussen blok A en de haven is in het plan een openbare straat opgenomen zodat op het moment dat het Defensie terrein wordt ontwikkeld een nieuwe oost-westverbinding voor met name langzaamverkeer gerealiseerd kan worden. Deze verbinding koppelt de woonwijken Kanaleneiland/Transwijk, deelgebied 4 (defensie terrein en plan Kanaalweg 59). In deze straat worden nieuwe bomen geplant.

Voor voetgangers worden trottoirs aangelegd die verbonden zijn met bestaande routes.

De openbare ruimte wordt ingevuld met robuuste materialen die bij een werf thuishoren.

#### 4.2.3 Parkeren

Het parkeren wordt opgelost op maaiveld (zie figuur 4.1). Achter de blokken B en D, uit het zicht van de openbare ruimte, wordt een parkeerhof aangelegd met in totaal 118 parkeerplaatsen. Ten noorden van Blok C worden nog eens 10 parkeerplaatsen aangelegd. Waaronder 5 plekken voor een deelauto. Verwacht wordt dat een deel van de bewoners zal kiezen voor een abonnement op een deelauto. Dit scheelt in het aantal benodigde parkeerplaatsen zoals toegelicht in onderstaande tabel. In het plangebied worden tevens 28 'openbare' fietsparkeerplekken gerealiseerd ten behoeve van o.a. horeca. De woningen krijgen inbandige (fietsen)bergingen. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voldoet hiermee aan de geldende parkeernormen welke zijn aangegeven in onderstaande tabellen.

Functie	Norm auto:	Norm Fiets	Blok A	Blok B	Blok C	Blok D	Blok E	Aantal auto pp	Aantal fiets pp
Woningen boven de 130 m2 BVO	1,11	0**						0	
Woningen 80 t/m 120 m2 BVO	1,02	0*		48	2	25	9	85,68	
Woning 55 tot 80m2 BVO	0,94	0*		6		4	12	20,68	
Woning tot 55m2 BVO	0,43	0*	61					26,23	
Café/bar/cafetaria in m2 bvo	3,4	23,5			220			7,48	51,7
								<b>140,07</b>	<b>51,7</b>

\*\* Inpandige gez. Fietsenberging

\* Iedere woning eigen (fietsen)berging op maaiveld

**Aantal stallingplaatsen conform inrichtingsplan Vollmer**

Blok A	23	
Blok B	48	
Blok C woningen	2	
Blok C horeca	5	52
Blok D	26	
Blok E	19	
deel auto's	20	(5 deel auto = 20 parkeren)
	+	+
	<b>143</b>	<b>52</b>

PS: bij horeca in de categorieën D1 en D2 geldt een norm van 6,8 / 100 m2 bvo ipv 3,4 / 100 m2 bvo.

Figuur 4.1 benodigt aantal parkeerplekken conform Nota Stallen en parkeren (gebied B1 betaald parkeren).

#### 4.2.4 Openbaar vervoer

Er komen door de planontwikkeling vooralsnog geen wijzigingen in het aanbod van het openbaar vervoer dan wel in bestaande of nieuwe halteplaatsen.

#### 4.2.5 Hulpdiensten en vrachtverkeer

Hulpdiensten en vracht/- en verhuishagens zullen incidenteel de woningen moeten kunnen bereiken. Voor het opstellen van brandweerwagens is een breedte van minimaal 3,50 m benodigd in geval van een calamiteit. Het plan heeft voldoende ruimte voor het rijden, opstellen en manoeuvreren van vrachtwagens.



# Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

## 5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

## 5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

### 5.2.1 Kader

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Echter ook initiatieven die onder de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. vallen, dienen kritisch bekeken te worden of deze belangrijke nadelige milieueffecten kunnen hebben. Indien dit het geval is, dient hiervoor ook een MER of m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld.

### 5.2.2 Plansituatie

De beoogde plan ontwikkeling van 167 woningen blijft ver onder de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkelingen zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. De planontwikkeling leidt niet tot onevenredige nieuwe emissies of verkeersaantrekkende werking. Het betreft een binnenstedelijke locatie op een voormalig industrieterrein. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling. De herontwikkeling is getoetst op eventuele effecten op alle relevante milieueffecten (zie onderstaande paragrafen).

### 5.2.3 Conclusie

De in dit plan opgenomen activiteit overschrijdt niet de voor deze categorie geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.. Tevens zijn er, zoals blijkt uit onderstaande beschrijving van de milieuaspecten, geen andere factoren aanwezig die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een MER en is gezien de aard, omvang en ligging van het project geconcludeerd dat er geen sprake van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Er hoeft voor dit plan geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

## 5.3 Geluidhinder

### 5.3.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van

acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
2. bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
3. reconstructie van wegen;
4. gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitend te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2007 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

### 5.3.2 Plansituatie

Voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen is op 19 februari 2015 door onderzoeksbureau Aveco de Bondt een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ter plaatse van de geluidsgevoelige bebouwing afgerond. Binnen het plangebied is bebouwing geprojecteerd, waarin circa 167 woningen worden gerealiseerd.

In het onderzoek is de geluidbelasting berekend ten gevolge van de relevante wegen en een hulpwarmtecentrale in de directe omgeving van het plangebied.

### 5.3.3 Wegverkeerslawaai

Uit de berekeningen volgt dat de geluidsbelasting afkomstig van de Overste den Oudenlaan/Europalaan voldoet aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting ten gevolge van deze weg blijft onder de 48 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toegestane hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen overschreden op de blokken B, D en E. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Kanaalweg/Parallelweg bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 dB. De ten hoogst toegestane hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeurswaarde wordt alleen overschreden op blok E.

Een volledig overzicht van de rekenresultaten is opgenomen in de bijlagen.

- Aangezien de voorkeurswaarde voor de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan en de

Kanaalweg/Parallelweg wordt overschreden is de bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld voor het geluid afkomstig van deze wegen.

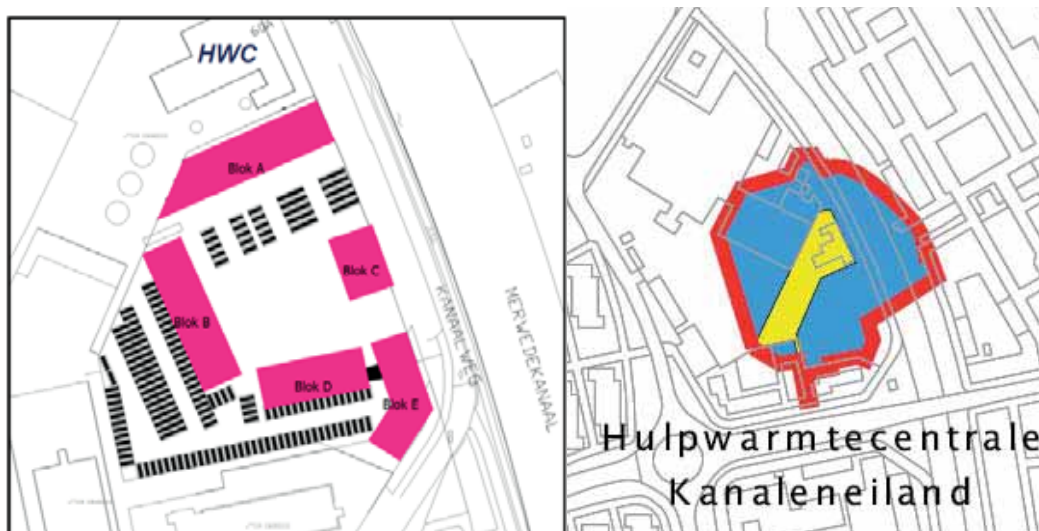
#### 5.3.4 Spoorweglawaai

Het plangebied ligt op een afstand van circa 650 meter vanaf het spoor en ligt daarmee buiten de zone voor de spoorlijn Utrecht - 's Hertogenbosch.

#### 5.3.5 Industrielawaai

##### Wet geluidhinder industrielawaai

Het bouwplan grenst direct aan het terrein en het gebouw van de Hulpwarmte-centrale (HWC) van de Eneco. De HWC aan de Kanaalweg is een zogenaamde 'grote lawaaimaker' waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een geluidzone is vastgesteld. Buiten die zone mag het geluidniveau van de centrale niet meer zijn dan 50 dB(A). Dit is geborgd in de milieuvergunning van de HWC.



Paars de ligging van het bouwplan;

Geel: terrein van de HWC; blauw: de zone

Het bouwplan ligt grotendeels binnen deze geluidzone zodat hiervoor vanwege de Wet geluidhinder geluidsonderzoek nodig is en, bij woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde, een hogere waarde die niet hoger kan zijn dan 55 dB(A) etmaalwaarde.

Ten tijde van de art.19-procedure in 2008 zijn reeds hogere waarden vastgesteld. Dit plan is echter niet uitgevoerd. Met dit bestemmingsplan wordt een nieuw bouwplan ingediend (blokken A en B). Voor de rest van het plangebied worden later bouwplannen in procedure gebracht. Voor dit bouwplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsniveaus bij de woningen van het bestemmingsplan als gevolg van de HWC. Omdat op diverse gevels de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zullen ook hogere waarden worden vastgesteld. De hogere waarden uit 2008 hebben voor dit bestemmingsplan geen juridische betekenis.

Bij het onderzoek Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammercurve is uitgegaan van de actuele bedrijfssituatie van de HWC die daartoe door middel van metingen is onderzocht. Daaruit bleek dat ten opzichte van de vergunde situatie de verdeling van geluidsproductie van de centrale over de verschillende geluidbronnen (gebouwdelen, schoorstenen) is gewijzigd. Met het actuele rekenmodel van de HWC zijn de geluidsniveaus op de woninggevels berekend. De blokken A en B, die het dichtst bij de centrale staan en een gekoppelde bouwaanvraag kennen, hebben voor een deel gevels zonder te openen delen en voldoende isolatie (dove gevels), omdat de geluidsniveaus daar boven de maximale grenswaarde liggen. Dankzij afscherming door galerijen is het geluidniveau bij andere gevels van de woningen niet boven de maximale grenswaarde. Daar kan een hogere waarde voor worden vastgesteld, omdat de woningen ook nog een luwe gevel hebben.

Ook blijkt dat het binnenniveau van de woningen aan de grenswaarde voldoet. Daarmee wordt voldaan aan de eisen vanuit de Wet geluidhinder en het gemeentelijke beleid.

Voor het geluid van wegen is een separaat onderzoek uitgevoerd. Ook daarvoor worden bij bepaalde woningen hogere waarden vastgesteld.

#### Laagfrequent geluid

Uit het onderzoek naar de actuele situatie bleek dat de geluidsproductie van de centrale voor een groot deel uit laagfrequent geluid (lager dan 125 Hz) bestaat. Bij de bepaling van de geluidwering van de gevels is voorgeschreven dat frequenties lager dan de 125 Hz octaafband niet worden meegenomen. Het geluid van de HWC zit echter voor de belangrijkste bronnen bijna uitsluitend in 63 Hz-octaafband. Bekend is dat de gevelwering voor deze lage frequenties doorgaans gering is. Aangezien deze lage frequenties tot ernstige geluidshinder kunnen leiden, is hier nader onderzoek naar gedaan.

Een manier om de beleving van dit geluid te beoordelen is door het berekende binnenniveau in de woningen te vergelijken met de zogenoemde 'Vercammen-curve'. Deze curve geeft voor de laagfrequente tertsbanden aan vanaf welk geluidsniveau ernstige geluidshinder kan worden verwacht. In enkele recente beroepsprocedures voor de Raad van State is het gebruik van deze curve als bruikbaar toetsinstrument geaccepteerd als een manier om ernstige geluidshinder in substantiële mate te voorkomen.

Uit het onderzoek blijkt dat het geluid van de HWC vooral in de 50 Hz-tertsband ligt en dat daar de Vercammencurve (A-curve) aanzienlijk wordt overschreden. In slaapkamers met 7 à 11 dB; in woonkamers met 10 à 14 dB. Het is niet mogelijk om met betere geluidisolatie deze overschrijdingen te voorkomen. Het huidige functioneren van de Warmtecentrale is daarom minder passend met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensieterrein) voorstaat.

Daarom is het college met de ENECO in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. De gemeente heeft aangegeven een bijdrage te willen leveren aan de daarvoor noodzakelijke investeringen voor zover die in redelijkheid niet geheel voor rekening van ENECO dienen te komen. Een en ander wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Nu in de huidige situatie de geluidshinder slechts tijdens een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreedt terwijl binnen afzienbare termijn de HWC een andere rol in het warmtenetwerk zal krijgen, waardoor hinder door laagfrequent geluid geheel tot het verleden zal behoren, achten wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening verantwoord nu dit bestemmingsplan vast te stellen.

#### 5.3.6 Cumulatie van lawaai

De cumulatieve geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaai, industriellawaai en het lawaai van het parkeren bedraagt volgens berekening ten hoogste 58 dB. Deze geluidsbelasting is ruim lager dan de maximaal toegestane geluidsbelasting door het wegverkeer van 63 dB. Derhalve kan niet gesproken worden over een onacceptabele samenloop van geluid.

#### 5.3.7 'Stille zijden' beleid

Conform het beleid van de gemeente Utrecht dient voor de toekenning van een hogere waarde per woning ten minste een geluidluwe gevel per woning aanwezig te zijn. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de geluidbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer, 55 dB voor railverkeer en 50 dB(A) voor industriellawaai. In een geluidluwe gevel dient een te openen raam of deur opgenomen te zijn. Tevens dient voldaan te worden aan de eis dat een bij de woning behorende buitenruimte wordt gesitueerd aan de gevel waarop de geluidbelasting ten hoogste 53 dB voor wegverkeer, 60 dB voor railverkeer en 50 dB(A) voor industrie bedraagt.

Omdat de vormgeving en positie van de blokken C, D en E nog wordt uitgewerkt, kan nu in het akoestisch onderzoek nog niet concreet worden aangewezen waar en hoe stille zijden worden gerealiseerd. Indien nodig zal dat gerealiseerd kunnen worden door middel van extra voorzieningen aan de gevel, zoals bijvoorbeeld verhoogde borstweringen. De woningen in de blokken A en B zijn wel uitgewerkt en hebben een stille zijde.

### 5.3.8 Conclusie

Aangezien de voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting afkomstig van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan, Kanaalweg/Parallelweg en de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland wordt overschreden is de bouw van de nieuwe woningen alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld voor het geluid afkomstig van deze bronnen. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eisen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

## 5.4 Bedrijven en Milieuzonering

### 5.4.1 Kader

Bedrijven welke zijn gelegen in de nabijheid van het plangebied kunnen een beperking opleveren voor de (gewijzigde) invulling van dat gebied. Hiervan is sprake indien de invulling plaatsvindt met milieugevoelige functies, zoals woningen.

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

In de VNG-publicatie "Bedrijven en milieu

zonering (2009)" zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheid gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden.

Milieucategorie	Richtafstand tot rustige woonomgeving	Richtafstand tot gemengd gebied
1	10 m	0
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Tabel 5.2

De opgenomen richtafstanden zijn geen normen, maar richtafstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot aan de dichtstbij gelegen gevel van de gevoelige functie.

#### 5.4.2 Plansituatie

De gemeentelijke ambitie is om deelgebied 4 te transformeren naar een gebied met stedelijk wonen, in hoge dichtheden, met een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en een recreatieve zone langs het Merwedekanaal.

Bij de start van het project was het defensie terrein aan de Overste Den Oudenlaan nog in bedrijf. Aan de Kanaalweg waren enkele garagebedrijven gevestigd en naast de te herontwikkelen locatie ligt de HWC. De hulpwarmtecentrale zorgt voor het leveren van warmte bij piekvraag in koude periodes.

De garagebedrijven hebben hun bedrijfsactiviteiten inmiddels beëindigd. De onderhandelingen over de aankoop van het defensie terrein door de gemeente Utrecht zijn inmiddels succesvol afgerond.

#### De HWC

Het onderhavige plan vormt de eerste fase naar een nieuw woongebied. Aangezien het bedrijfsterrein van de HWC direct grenst aan het plangebied, heeft op deze punten nader onderzoek plaatsgevonden. Navolgend zijn de belangrijkste conclusies beschreven:

Voor de HWC zijn de volgende milieuaspecten als relevant te beschouwen:

- Geur (richtafstand tot rustige woonwijk: 30 meter)
- Gevaar (richtafstand tot gemengd gebied: 50 meter)
- Geluid (richtafstand tot rustige woonwijk-gemengd gebied: 100 meter)

#### Geur

Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Derhalve is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005.

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de 'achtergrondconcentratie' valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO<sub>2</sub> een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NO<sub>x</sub> geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NO<sub>x</sub> tevens gering zal zijn.

#### Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. In paragraaf 5.5 Externe veiligheid, wordt hier verder op ingegaan

#### Geluid

Omdat de hulpwarmtecentrale op grond van de wet geluidhinder een geluidzone heeft is dat aspect onder de paragraaf 5.3 Geluidhinder beoordeeld.

#### De te realiseren Horeca

De te realiseren horeca heeft de categorie B of D. De horeca ligt op enige afstand van de woningblokken. Horeca in een dergelijke categorie wordt passend geacht in een woonomgeving.

### 5.4.3 Conclusie

De aanwezigheid van de HWC vormt qua geur geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Op de aspecten geluid en externe veiligheid wordt in de paragrafen 5.3 en 5.5. verder ingegaan.

## 5.5 Externe veiligheid

### 5.5.1 Kader

In bestemmingsplannen wordt aandacht besteed aan de veiligheidsrisico's die zware bedrijven kunnen veroorzaken. Naast de bedrijven kunnen ook het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor of water en door buisleidingen, risico's opleveren

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Hierin is voorgeschreven dat kwetsbare bestemmingen voldoende afstand moeten houden tot bedrijven en transportroutes en kunnen er beperkingen aan de bebouwingsdichtheid wenselijk zijn.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR); Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die zich 24 uur nabij de ongevallocatie bevindt. De normhoogte voor PR bedraagt  $10^{-6}$ /jaar voor gevoelige bebouwing. Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte kan overlijden tengevolge van een calamiteit. Voor het GR is een zogeheten oriënterende waarde vastgesteld - Voor transport bedraagt deze waarde  $10^{-4}$ /jaar bij 10 doden,  $10^{-6}$ /jaar bij 100 doden enzovoort. Het GR is een oriënterende waarde; van deze waarde kan onder voorwaarden worden afgeweken.

### 5.5.2 Plansituatie

#### Transport

Het lokale verkeer van gevaarlijke stoffen wordt in het kader van de routeringsregeling geregeld via jaarlijks door vervoerders aan te vragen ontheffingen. De omvang van dit lokale transport is zo gering dat de norm voor PR niet bereikt wordt en het GR ruim onder de oriëntatiewaarde blijft.

#### Niet gesprongen explosieven

Op het (voormalig) defensie terrein en gedeeltelijk op de naastgelegen terreinen bevinden zich twee opsporingsgebieden voor niet gesprongen explosieven (NGE). Deze opsporingsgebieden zijn het resultaat van een NGE-onderzoek dat heeft plaatsgevonden in Dichterswijk West.

Gebleken is dat de op het Defensie terrein gelegen (voormalige) fabriek Jongerius doelwit is geweest van bombardementen. De fabriek Jongerius was in WOII werkzaam voor de Duitse wapenindustrie. In 2002 is een onderzoek gedaan naar mogelijke blindgangers in en rond het projectgebied Dichterswijk-West (het huidige Parkhaven). Op basis van dit onderzoek is in Dichterswijk-West een blindganger gevonden (een bom van 500 pond). Gebleken is dat rond de Jongeriusfabriek zich twee verdachte gebieden bevinden. Ook het plangebied ligt in dit risico-gebied. Dit betekent dat alvorens in het plangebied kan worden begonnen met de bouw, er nader (detectie)onderzoek dient te worden gedaan naar niet gesprongen explosieven.

#### Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Door adviesbureau Tebodin is een brandveiligheidsrapportage (documentnummer 3412121, gedateerd op 10 maart 2010) opgesteld ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Hierover is advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). De HWC is geen inrichting als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid. Desalniettemin is ten behoeve van de ontwikkeling door Tebodin een

brandveiligheidsrapport nieuwbouw Kanaalweg 59 opgesteld. Hieruit blijkt dat er vanuit de industriële bebouwing rond het plangebied geen bijzondere brandveiligheidsrisico's te verwachten zijn. In het rapport worden een aantal bouwkundige maatregelen genoemd. Deze zullen worden meegenomen bij de bouwaanvraag.

### 5.5.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de planontwikkeling te verwachten.

## 5.6 Luchtkwaliteit

### 5.6.1 Kader

Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien:

- a. aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM<sub>10</sub> (fijn stof) en NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) in de buitenlucht;
- d. het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Deze algemene maatregel van bestuur, verder te noemen het "Besluit nibm", geeft aan wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dat is het geval als de toename van fijn stof of stikstof niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie (maximaal 1,2 Bg/m<sup>3</sup>). Concreet betekent dit dat de toevoeging van 1.500 woningen of 100.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte aan een enkele ontsluitingsweg) als niet relevant wordt bestempeld.

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit niet verslechtert c.q. dat het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

### 5.6.2 Plansituatie

Aangezien het aantal te realiseren woningen slechts 167 betreft, valt deze ontwikkeling onder het besluit 'niet in betekende mate'. Aangenomen mag worden dat de geringe oppervlakte aan toekomstige horecavoorziening en binnenhaven tevens niet significant bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Om deze conclusie met cijfers te onderbouwen, is gebruik gemaakt van de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum Infomil ontwikkelde rekentool. In deze rekentool wordt aan de hand van verkeersgeneratie van de functies berekend of voldaan wordt aan de norm 'niet in betekenende mate'.

De verkeersgeneratie van de appartementen is gebaseerd op de kengetallen van het CROW (publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Worst case is hiervoor een verkeersgeneratie van 7 voertuigbewegingen per woning aangehouden. Voor een horecavoorziening en een binnenhaven zijn geen vaste kengetallen opgesteld. Gelet op de geringe omvang van beide functies wordt hiervoor gezamenlijk een verkeersgeneratie van 50 voertuigbewegingen aangehouden.

## Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (wekdaggemiddelde)		1100
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,91
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,29
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

Geconcludeerd kan worden dat de toekomstige ontwikkeling in niet betekende mate zal bijdrage aan de luchtkwaliteit en daarmee voldoet aan voorwaarde c. van de Wet luchtkwaliteit.

### 5.6.3 Goed woon- en leefklimaat

Naast de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit, moet worden gezien of er voor de te realiseren woningen voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor is de "Grootschalige concentratie- en depositiekaart Nederland" van het RIVM geraadpleegd. Ten aanzien van de maatgevende aspecten, fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), is er voor Utrecht het volgende te melden. Voor stikstofdioxide geldt dat de achtergrondconcentratie in Utrecht 27,9 Bg/m<sup>3</sup> (peiljaar 2012) betreft. Voor fijn stof betreft de achtergrondconcentratie 23,8 Bg/m<sup>3</sup> (peiljaar 2012).

### 5.6.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet significant bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hiermee voldoet aan de regeling 'niet in betekende mate'.

Ten aanzien van een goed woon- en leefklimaat kan het volgende gesteld worden. Aangezien voor beide stoffen (stikstof en fijn stof) de grenswaarde van 40 Bg/m<sup>3</sup> niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat de plaatselijke achtergrondconcentraties (jaargemiddelde) een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied niet belemmert.

## 5.7 Bodemkwaliteit

### 5.7.1 Kader

Kader

Aan de basis van het gemeentelijk bodembeleid ligt bescherming van de kwaliteit van de bodem en het grondwater én het voorkomen van risico's voor de gezondheid van mens en dier. Het bodembeleid sluit hiervoor aan op onderstaande algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Bodembescherming  
Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.

- **Bodemsanering**  
 Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er sprake is van humane of milieuhygiënische risico's, of risico's voor verspreiding van de verontreiniging via het grondwater. De sanering wordt functiegericht en kosteneffectief uitgevoerd. Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- **Bodembeheer**  
 Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is om de locatie geschikt te maken. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met eventuele nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

### 5.7.2 Plansituatie

Op de nieuwbouwlocatie (woningen zonder tuin, horeca en binnenhaven) is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met, met name, PCB. Voor het saneren van deze verontreiniging is een saneringsplan opgesteld (Aveco de Bondt, Rapportnummer 13.1025.03 R-RGN/794, datum 30-04-2014). Met het saneringsplan is door het bevoegd gezag wet bodembescherming ingestemd op 18 september 2014. De RUD Utrecht stelt vast of de sanering is uitgevoerd conform het ingediende saneringsplan. De milieuhygiënische bodemkwaliteit is na sanering geschikt voor het beoogde gebruik, te weten ander groen, bebouwing en/of infrastructuur.

Als er grondwater wordt onttrokken ten behoeve van de bouw moet onderzocht worden of deze onttrekking invloed heeft op mobiele verontreinigingen in de omgeving van de locatie of in het diepere grondwater. In de directe omgeving van de locatie zijn verontreinigingen in het grondwater aanwezig. Bij een mogelijke beïnvloeding van deze verontreinigingen is het noodzakelijk een saneringsplan op te stellen of aansluiting te zoeken bij het "saneringsplan biowasmachine" of een eventueel in de toekomst vast te stellen gebiedsplan.

### 5.7.3 Conclusie

Met in achtneming van bovenstaande voorwaarden voor onderzoek en/of sanering vormt de bodem geen belemmering voor het plan.

## 5.8 Flora en fauna

### 5.8.1 Kader

Het Groenstructuurplan Utrecht (vastgesteld door de raad in april 2007) heeft tot doel het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad. In het Groenstructuurplan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze groenstructuren hebben zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. Het is op grond van dit Groenstructuurplan de bedoeling dat de kwaliteit van het groen in deze zones steeds verder ontwikkelt en verbetert. Veranderen van functie is alleen mogelijk na bestuurlijke afweging. Een afname van oppervlakte van de stedelijke groenstructuur dient te worden gecompenseerd.

In de Flora en faunawet zijn verschillende verbodsbepalingen opgenomen om in het wild levende flora en fauna te beschermen. Het is verboden om dieren opzettelijk te verontrusten, te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren of te beschadigen. Ook is het verboden om beschermde planten te beschadigen of van hun groeiplaats te verwijderen. De Flora en Faunawet legt daarnaast een algemene zorgplicht op voor alle (wilde) dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Ruimtelijke ontwikkelingen en uitvoering van projecten of (bestemmings-)plannen mogen niet in strijd zijn met de internationale richtlijnen of de Flora en fauna wet. Indien er een besluit wordt genomen op grond van de Wet ruimtelijke ordening waarbij de uitvoering van het besluit gevolgen kan hebben voor beschermde soorten, moet getoetst worden of beschermde soorten aanwezig (kunnen) zijn. Ook dient te worden bekeken wat de eventuele effecten van de activiteiten op de soorten zijn. De centrale vraag daarbij is of er een vrijstelling of een ontheffing nodig is op grond van de Flora en faunawet. Dit is afhankelijk van de beschermingsgraad van de aangetroffen soort.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan dient van tevoren duidelijk te zijn dat de Flora en faunawet niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan.

### 5.8.2 Plansituatie

Ten behoeve van de quickscan is een locatiebezoek uitgevoerd op 16 juli 2013. Het locatiebezoek is uitgevoerd om een algemene indruk van de locatie te verkrijgen en is niet bedoeld om een volledige inventarisatie van soorten en/of ecologische waarden te verkrijgen. Ten tijde van het locatiebezoek was de locatie geheel onbebouwd en braakliggend. De vegetatie bestaat voornamelijk uit grassen (Gramineae). Naast grassen zijn ook andere wilde plantensoorten waargenomen waaronder Jakobskruid.

Tijdens het locatiebezoek zijn de volgende vogelsoorten waargenomen: Houtduif, Merel en kraaien. De locatie is geschikt voor broedvogels, waarbij met name de populieren langs de Kanaalweg, de braamstruiken en de wilgenrij langs de zuidelijke terreingrens van belang zijn. Daarnaast zijn enkele kenmerken waargenomen die duiden op het mogelijk voorkomen van zoogdieren. Er zijn verschillende konijnen waargenomen op het terrein.

### 5.8.3 Samenvatting en conclusies

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd dat er in de flora- en faunawet geen beschermde diersoorten voorkomen op de locatie. De plannen (bouw van een appartementen complex met een binnenhaven) en de hieruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen kunnen desalniettemin nadelige gevolgen hebben inzake de in de Flora- en faunawet beschermde soorten.

#### Vaatplanten

Met het uitgevoerde onderzoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet. Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora en faunawet. Wel is voor het verwijderen van op de locatie aanwezige bomen een kapvergunning benodigd. Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

#### Vogelsoorten

Hoewel momenteel geen jaarrond beschermde nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. De te kappen bomen kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

#### Zoogdieren

Op de locatie zijn kenmerken van het voorkomen van het Konijn aangetroffen. Konijnen zijn niet strikt beschermd. Wel geldt de zorgplicht, wat betekent dat de werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden op een manier dat de konijnen altijd kunnen vluchten. Verder luid het advies de projectlocatie ongeschikt te maken voor zoogdieren. Dit kan door de locatie regelmatig te bewerken zodat het voor zoogdieren geen geschikte locatie meer is.

Het voorkomen van vlermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vlermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.

Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vlermuizen.

Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden. Foeragerende vlermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

#### Overige soorten

Ten behoeve van de aanleg van de binnenhaven zal een doorbraak naar het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën,

#### libellen en vissen.

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep over een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.

Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën ( maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

#### Gebiedenbescherming

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk. Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een 'nee-tenzij' toets is niet nodig.

#### Planning en voortgang

De klepelwerkzaamheden wil men zo snel mogelijk uitvoeren om het gebied kaal te maken. Bij deze werkzaamheden moet van uit de zorgplicht rekening gehouden worden met de aanwezige diersoorten. Men moet klepelen naar de vluchtweg en mogelijk blijvende groenelementen toe.

De aanwezige diersoorten kunnen hier naar toe vluchten. Wanneer het terrein na het klepelen kaal wordt gehouden is de kans op vestiging van flora en fauna minimaal en is bij het bouwklaar maken van het terrein de kans op vertraging geminimaliseerd.

Bij het creëren van de doorsteek van de oever naar het Merwedekanaal moet gezorgd worden dat de oevers en de strook waar de doorsteek plaats vindt, vanaf het begin van het voorjaar kaal zijn. Hierdoor kunnen geen vogels of andere soortgroepen als beschermde libellen zich hier vestigen.

#### **5.8.4 Conclusie**

Met in achtneming van bovenstaande maatregelen vormt de Flora en Faunawet geen belemmering voor uitvoering van dit plan.

## **5.9 Bomen**

### **5.9.1 Kader**

Artikel 85 van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht geeft aan dat het verboden is een houtopstand te vellen of te doen vellen zonder vergunning van burgemeester en wethouders. Dit verbod geldt niet voor bomen met een dwarsdoorsnede van de stam tot maximaal 15 centimeter op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld.

### **5.9.2 Plansituatie**

Naar aanleiding van de quickscan op de Kanaalweg 59 te Utrecht is besloten nog een aanvullende controle uit te voeren. Alle bomen op de locatie zijn geïnventariseerd om een update te krijgen van de bomen die er nu nog staan en te kijken of die kapvergunning plichtig zijn. Voor de aanleg van de nieuwbouw en ontsluitingswegen zullen bomen moeten verdwijnen. Het inrichtingsplan voor het gebied voorziet in de aanleg van een nieuwe groenstructuur met bomen, langs het kanaal.

### **5.9.3 Conclusie**

Kenmerk van het nieuwe gebied is een woningbouwplan rond een nieuw aan te leggen binnenhaven. Om dit te kunnen realiseren zijn de bomen ter plaatse verwijderd. Bij inrichting van het openbaar gebied zullen nieuwe bomen worden geplant.

## 5.10 Water

### 5.10.1 Kader

De Waterparagraaf is een verplicht onderdeel van een ruimtelijk plan en vormt een wezenlijk element in het gehele watertoetsproces. Het fungeert als een instrument waarin de waterhuishoudkundige gevolgen van een plan inzichtelijk worden gemaakt, de gemaakte afwegingen expliciet en toetsbaar worden vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder wordt opgenomen. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem vroegtijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitsstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitsstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

5. Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
6. Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
7. Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014 <sup>[1]</sup>;
8. Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010-2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur <sup>[2]</sup>.

<sup>[1]</sup> De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast.

Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) 2011-2014. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2014.01, uitgave december 2014, [www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

<sup>[2]</sup> Het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste verordening is de keur ([www.hdsr.nl](http://www.hdsr.nl)).

#### Betrokken partijen

In dit watertoetsproces participeren de volgende partijen:

- Aanvrager: Gemeente Utrecht, Stadsontwikkeling – Programma's, Stedenbouw;
- Opsteller: Aveco de Bondt
- Toetser: Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater) Gemeente Utrecht, Stadswerken – Stedelijk Beheer (beheerder riolering, oppervlaktewater)

### 5.10.2 Plansituatie

1. Het maaiveld ter plaatse van het plangebied bevindt zich op een hoogte van circa NAP +1,9 m;
2. De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatend eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m;
3. De gemiddelde grondwaterstand (GGWS) bevindt zich op NAP +0.25 m, de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) op NAP +0.45 m.

Het beleid ten aanzien van hemelwater komt er kortweg op neer dat hemelwater bij voorkeur in het plangebied wordt vastgehouden en indien mogelijk wordt geïnfiltreerd. Een ander leidend principe is om water als mede-ordenend principe in ruimtelijke plannen mee te nemen.

Het rijksbeleid heeft als streven het afkoppelen van 20% van het verharde oppervlak in bestaand stedelijk gebied en 60% in stedelijk gebied waar nieuwbouw plaatsvindt, in combinatie met zoveel

mogelijk vasthouden van hemelwater binnen het plangebied. Tevens wordt gesteld dat zoveel mogelijk gebruiksfuncties op een perceel gecombineerd dienen te worden.

Het Hoogheemraadschap maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

4. Schoon hemelwater afkomstig van dakoppervlakken moet rechtstreeks op het oppervlaktewater worden geloosd in het kader van het schoon en gescheiden houden van waterstromen. Voor de beoordeling van het aan- en afkoppelen van verhard oppervlak wordt de Beslisboom aan- en afkoppelen (10 juli 2003) gehanteerd;
5. Bij het schoonhouden van hemelwater is het van belang dat geen uitlogende materialen als zink, lood en koper worden toegepast, als deze materialen in contact komen met het hemelwater;
6. De hemelwaterafvoer van balkons en loggia's moet op de vuilwaterleiding worden aangesloten, vanwege de kans op verontreiniging met schoonmaakmiddelen.

In het geval van afstromende dakoppervlakken worden, als er afgekoppeld dient te worden, coatings voorgeschreven in het geval er gebruik wordt gemaakt van uitlogende materialen. Ook hier worden bovengrondse open systemen aanbevolen, liefst met bodemfilter in het geval er sprake kan zijn van lichte verontreinigingen.

#### Waterafvoer

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken en verhardingen van verblijfsgebied of met enkel bestemmingsverkeer) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (doorgaande wegen met hoge verkeersintensiteit) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Voor alle lozingen zal een Wvo-vergunning worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap. Met het Hoogheemraadschap is overleg gevoerd over het tot stand brengen van de verbinding tussen haventje en Merwedekanaal. Voor het verleggen van de waterkering (nautische aspecten) heeft het Hoogheemraadschap akkoord gegeven. Daarnaast zal een keurvergunning worden aangevraagd voor de realisatie van de haven.

De huidige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +1,9 m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

### 5.10.3 Conclusie

#### Bodem en grondwater

De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m.

De gemiddelde grondwaterstand (GGWS) bevindt zich op NAP +0.25 m, de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) op NAP +0.45 m.

#### Omgang hemelwater/afkoppelen

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken en verhardingen van verblijfsgebied of met enkel bestemmingsverkeer) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (doorgaande wegen met hoge verkeersintensiteit) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

#### Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m<sup>2</sup> verhard oppervlak (3.750 m<sup>2</sup> bestaande uit daken en 4.250 m<sup>2</sup> overige verharding) moet 1.200 m<sup>2</sup> open water worden gerealiseerd.

### Drooglegging en ontwateringseisen

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +2,1m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

### Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

## **5.11 Archeologie**

### **5.11.1 Kader**

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

Het Verdrag van Malta heeft in Nederland geresulteerd in een ingrijpende herziening van de Monumentenwet uit 1988, die op 1 september 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht is geworden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de nieuwe wetgeving is de bescherming van het archeologische erfgoed, de inpassing hiervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van het archeologische onderzoek geregeld. Op grond van artikel 38a van de Monumentenwet 1988 moet een bestemmingsplan rekening houden met de archeologische resten in de grond. Om te kunnen bepalen op welke wijze de bestemmingsregeling rekening moet houden met de archeologie (artikel 38a Monumentenwet 1988) moet onderzoek, veelal bureauonderzoek, worden gepleegd. De resultaten daarvan worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan bij moet dragen aan de bescherming van de archeologie.

### Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

### Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Monumentenwet 1988 beschermd. Aantasting van de beschermde archeologische monumenten is niet toegestaan. Eventueel dubbel ruimtegebruik is mogelijk, mits de gekozen bestemming zich duurzaam verhoudt met de in het terrein aanwezige archeologische waarden. Voor dubbel ruimtegebruik is een vergunning krachtens de Monumentenwet vereist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Voor deze gebieden geldt de gemeentelijke Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

#### 5.11.2 Plansituatie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Dit betekent dat bodemingrepen groter dan 1000 m<sup>2</sup> en dieper dan 50 cm beneden maaiveld vergunningplichtig zijn. In het plangebied heeft in verband met voorgenomen bouwontwikkeling een archeologisch onderzoek plaatsgevonden om de archeologische verwachting te toetsen. Op basis van de onderzoeksresultaten is vast komen te staan dat er door de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch resten verstoord zullen worden. Er bestaat in archeologisch opzicht geen bezwaar tegen voorgenomen ontwikkeling en er is dan ook geen verplichting tot een archeologievergunning. Het terrein wordt vrijgegeven voor de geplande bouwontwikkeling.

#### 5.11.3 Conclusie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met een archeologische verwachting. Het plangebied is op basis van archeologisch onderzoek vrijgegeven voor verdere bouwontwikkeling. Indien bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, dient conform artikel 53 en 54 van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) melding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. REO afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht, 030-2863990 te worden gedaan.

### 5.12 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en/of leidingen aanwezig.

### 5.13 Duurzaamheid

Het plan omvat de bouw van 167 appartementen, daarmee is sprake van bouwen in hoge dichtheden en een intensief ruimtegebruik. De woningen zijn levensloopbestendig, allemaal met een lift bereikbaar en met bergingen gelegen op de begane grond. Verder kunnen de kleinere appartementen worden samengevoegd tot grotere appartementen.

De woningen worden aangesloten op de stadsverwarming, een energievoorziening waarbij gebruik gemaakt wordt van restwarmte. De bouwblokken A en B hebben een epc van 0,47 respectievelijk 0,52 en een milieuprestatie (MPG) van € 0,52/m<sup>2</sup> bvo per jaar bij een levensduur van 75 jaar.

Door introductie van betaald parkeren, inzet van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen wordt de auto mobiliteit teruggedrongen.

De inrichting van de buitenruimte wordt uitgevoerd met kwalitatief hoogwaardige materialen. De aanleg van de centraal gelegen recreatiehaven, die een open vaarverbinding krijgt met het Merwedekanaal, is een aantrekkelijke aanvulling voor het woonklimaat. De aanwezigheid van de recreatiehaven biedt ook de mogelijkheid voor afvoer van hemelwater van daken en straten via het oppervlaktewater.

Het streven van de ontwikkelaar is om tijdens de bouw de omvang van de grondstoffenstromen te verminderen en zo veel mogelijk te komen tot hergebruik van materialen. Door een gecentraliseerde inkoop van materieel en materiaal worden vervoersbewegingen en brandstofverbruik teruggedrongen. Er wordt daarnaast gebruik gemaakt van secundaire grondstoffen.

#### **5.14 Gezondheid**

De dichtstbijzijnde drukke verkeersweg is de Kon. Wilhelminalaan. De afstand tot de Kon. Wilhelminalaan bedraagt meer dan 50 meter; vanuit het oogpunt van blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging is dit afdoende.

Ten aanzien van de HWC moet worden opgemerkt dat deze in een in meteorologisch opzicht gemiddeld jaar een beperkt aantal keren per jaar in werking is, bij extreme koude. Ook in geval van calamiteiten (sporadisch) wordt de centrale ingezet. Hierdoor zal zowel de geur/rookhinder als ook het directe effect op de gezondheid van deze centrale naar verwachting beperkt zijn.

Hoge geluidwaarden die kunnen optreden op de gevel worden opgelost door middel van dove gevels; ook voor geluid weegt de omstandigheid dat de centrale infrequent in werking is zwaar. Naar verwachting levert het geluid van de HWC daarom niet tot nadelige gezondheidseffecten.



# Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

## 6.1 Economische uitvoerbaarheid

De projectontwikkelaar KondorWessels is eigenaar van de tot ontwikkeling te brengen gronden, zodat geen verwervingen meer nodig zijn. Alle kosten worden gedragen door KondorWessels. KondorWessels verricht de ontwikkeling van het project en straks ook de overdracht van de woningen, commerciële ruimten en gemeenschappelijke ruimten aan een belegger of toekomstige kopers.

Er is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente en KondorWessels, waardoor gemeentelijke kosten verhaald worden. Hierdoor is de financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd en hoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Ten aanzien van de aansprakelijkheid van mogelijke planschade is in de genoemde overeenkomst vrijwaring voor de gemeente opgenomen. Eventuele planschadeclaims komen voor rekening van de initiatiefnemer.

## 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

### 6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De geraadpleegde instanties hebben aangegeven in te kunnen stemmen met het plan. Voor zover de instanties opmerkingen hadden over het plan zijn deze meegenomen.

### 6.2.2 Advies wijkraad

De gebiedsmanager heeft de wijkraad in september 2013 bijgepraat over het plan.

### 6.2.3 Inspraakresultaten

Voor het plan in zijn oude vorm is destijds in het kader van een artikel 19 procedure inspraak georganiseerd, de artikel 19 vrijstelling is uiteindelijk verleend. Dit plan kon echter om diverse redenen niet worden uitgevoerd. Het nieuwe plan borduurt voort op het oude, aan veel kritiekpunten van destijds wordt alsnog tegemoet gekomen. Op die basis is de Raad geïnformeerd met een commissiebrief in augustus 2013. Op 24 september 2013 is een informatieavond voor de buurt gehouden. Daar is aangekondigd dat men in het kader van het bestemmingsplan straks weer een mogelijkheid heeft voor het indienen van zienswijzen.

Het plan speelt in op de wens vanuit de buurt om aan de zijde van het Merwedekanaal iets minder hoog te bouwen. Er is een bouwblok komen te vervallen waardoor er rond de binnenhaven een mooie openbare ruimte gecreëerd kan worden. Over dit plan is een informatiebijeenkomst gehouden in de buurt. Daarbij was draagvlak voor het plan, met uitzondering van de roeiverenigingen. Die maken zich zorgen over de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal. Er is de afgelopen periode intensief overleg gevoerd met de roeiverenigingen en RWS over die uitmonding van de binnenhaven. Door het plaatsen van palen bij de monding van de haven waardoor de uitvarende bootjes "als het ware" het kanaal op geleid worden, is een oplossing gevonden om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.



# Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

## 7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008). De SVBP 2008 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

## 7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan dat er op gericht is om een hoogstedelijk woonprogramma, alsmede het bij die functie behorende parkeren mogelijk te maken. Daarnaast wordt een horecavoorziening mogelijk gemaakt. In dit ontwikkelingsplan is er gekozen voor een bestemmingsregeling die voldoende flexibiliteit biedt voor het gebouw binnen het bouwvlak. Daarnaast wordt voorzien in verkeersbestemmingen ten behoeve van het wegverkeer en verbijfsgebieden. Tenslotte voorziet het plan in de bestemming water voor de beoogde aanleg van een binnenhaven.

De dubbelbestemmingen Archeologie en Cultuurhistorische waarden zijn opgenomen om de in het gebied aanwezige waarden afdoende te behouden en te beschermen.

## 7.3 Opbouw Regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevenschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijken van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan huis verbonden beroep of bedrijf;
- afwijken van de gebruiksregels;
- eventueel een vergunningstelsel ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- in een aantal gevallen een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

### 7.3.1 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- Stedenbouwkundige aspecten;

- Landschappelijke en of ecologische aspecten;
- Milieukundige aspecten;
- Cultuurhistorische aspecten;
- Verkeersaspecten;
- Sociale veiligheid;
- De gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

#### *Stedenbouwkundige aspecten*

In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouvvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties en/of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw en/of vanuit hogere gebouwen.

#### *Milieukundige aspecten*

Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

#### *Sociale veiligheid*

Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

#### *Verkeersaspecten;*

De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

#### *Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen*

Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de bouwhoogte of aan de situering van erfbebouwing.

## **7.4 Artikelsgewijze toelichting**

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

### Artikel 1 Begrippen

Deze regels spreken voor zich en behoeven geen nadere uitleg.

### Artikel 2 Wijze van meten

Deze regels spreken voor zich en behoeven geen nadere uitleg.

### Artikel 3 Gemengd

Binnen de bestemming Gemengd wordt beoogt een horecapaviljoen, in combinatie met wonen te realiseren, inclusief de daarbij behorende terrassen en openbare ruimte. Daarbij is de relatie met het water en het haventje van belang. Om die relatie goed vorm te kunnen geven zijn deze laatste bestemmingen tevens in de doeleindenomschrijving opgenomen. Op de verbeelding is een bouwvlak aangeduid, waarbinnen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken ten behoeve van voornoemde functies mogen worden gerealiseerd. De maximaal te realiseren hoogten binnen het bouwvlak zijn eveneens op de verbeelding aangeduid. Het op de plankaart aangegeven bebouwingspercentage mag niet worden overschreden.

### Artikel 4 Groen

De bestemming Groen is bedoeld voor groenvoorzieningen, paden, speelvoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen.

### Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied heeft betrekking op verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer met bijbehorende voorzieningen. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan zoals parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden en groen- en waterpartijen.

### Artikel 6 Water

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor waterlopen, waterhuishouding, waterbeheer en waterberging, kruisingen met wegverkeer, groenvoorzieningen en kunstwerken. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

### Artikel 7 Woongebied

De gronden met bestemming "Woongebied" zijn bestemd voor maximaal 167 woningen waarvan een deel gestapeld. De woonfunctie kan al dan niet gecombineerd worden met een aan huis verbonden beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast. In de specifieke gebruiksregels (artikel 7.4 ) worden eisen gesteld aan de omvang en typen bedrijfsactiviteiten van de beroepen of bedrijven aan huis en de bed & breakfast, waarmee onevenredige overlast voor de omgeving moet worden voorkomen. Tot slot wordt binnen de bestemming met de aanduiding 'parkeren' ruimte geboden aan bij de bestemming behorende verkeers- parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

Op de verbeelding is een bouwvlak aangeduid, waarbinnen hoofdgebouwen en bijbehorende bouwwerken ten behoeve van voornoemde functies mogen worden gerealiseerd. De maximaal te realiseren hoogten binnen het bouwvlak zijn eveneens op de verbeelding aangeduid. De maatvoering van ondergeschikte bebouwing is in de regels opgenomen. In de regels worden tevens eisen gesteld aan de maatvoering van de op te richten bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder erfafscheidingen.

### Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

Deze regel heeft betrekking op de bescherming van de waterkering langs het Merwedekanaal.

### Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

### Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

Binnen dit artikel zijn regels opgenomen met betrekking tot de op de verbeelding getoonde

geluidzone. Er wordt bepaald dat de geluidsnorm van 50 dB(A) als gevolg van de nabijgelegen industrie niet overschreden mag worden, tenzij de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde) ingevolge de beschikking Hogere waarde, met inachtneming van de in deze beschikking gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.

Het in de bouwregels onder deze aanduidingsregels opgenomen regime geldt aanvullend op de regels onder de hoofdbestemmingen.

#### Artikel 11 Algemene bouwregels

Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven.

Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.

Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o."

Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

#### Artikel 12 Algemene gebruiksregels

De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

#### Prostitutie

In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan huis verbonden beroep en bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

#### Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

#### Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

De overgangs- en slotbepalingen van Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevatten de onderstaande bepalingen.

#### Artikel 15 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

#### Artikel 16 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

## 7.5 Lijst van Horeca-activiteiten

Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse standaardlijst voor horeca-inrichtingen.

Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor het woon- en leefklimaat kunnen meebrengen, in een bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type/de categorie horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Horeca-activiteiten.

## 7.6 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

### Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

### Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk dan wel gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

# Bijlagen toelichting



# Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer

## Rapport

Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

**Aveco de Bondt**  
bezoekadres Reggesingel 2  
postbus 202  
postcode 7460 AE Rijssen  
telefoon (0)548 51 52 00  
telefax (0)548 51 85 65  
e-mail rijssen@avecodebondt.nl  
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht  
projectnummer 12.0948.v03  
referentie RdG/068/12.0948.v06

opdrachtgever Kondor Wessels Projecten bv  
postadres Postbus 12289  
3600 BE MAARSEN  
contactpersoon dhr. C. Duchateau

status definitief  
versie 06

aantal pagina's  
datum 19 februari 2015

auteur R. de Graaf

paraaf   
gecontroleerd J.W. Hendriks

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>WETTELIJK KADER</b>	<b>4</b>
2.1	Wet geluidhinder	4
2.2	Industrielawaai	5
2.3	Gemeentelijke geluidnota gemeente Utrecht	7
<b>3</b>	<b>WEGVERKEERSLAWAAI</b>	<b>8</b>
3.1	Verkeersgegevens	8
3.2	Resultaten	9
3.3	Bepaling bron- en overdrachtsmaatregelen	10
3.4	Gemeentelijke geluidnota gemeente Utrecht	10
<b>4</b>	<b>INDUSTRIELAWAAI</b>	<b>12</b>
4.1	Maatregelen industrielawaai	14
<b>5</b>	<b>PARKEREN</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>HOGERE WAARDEN</b>	<b>16</b>
6.1	Voorwaarden aan de hogere waarde	16
6.2	Samenloop van geluid	17
6.3	Verzoek tot vaststelling hogere waarden	17
6.4	Geluidwering van de gevels	17
6.4.1	Laag frequent geluid	18
<b>7</b>	<b>SAMENVATTING EN CONCLUSIE</b>	<b>19</b>

## Bijlagen

- Bijlage 1: Situatie
- Bijlage 2: Invoergegevens rekenmodel
- Bijlage 3: Resultaten wegverkeerslawaai
- Bijlage 4: Resultaten industrielawaai
- Bijlage 5: Overzicht geluidluwe gevels
- Bijlage 6: Bouwkundige voorzieningen
- Bijlage 7: Hogere waarden
- Bijlage 8: Geluid parkeren
- Bijlage 9: Gecumuleerde geluidbelastingen (excl. aftrek)
- Bijlage 10: Memo beoordeling laag frequent geluid in appartementen

## 1 INLEIDING

In opdracht van KondorWessels Projecten is door Aveco de Bondt bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bepaling van de geluidbelastingen voor 162 nieuw te bouwen appartementen gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht.

Het onderzoek is noodzakelijk in verband met een bestemmingsplanprocedure (Wro-procedure) waarbij op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) een akoestisch onderzoek verricht dient te worden naar de te verwachten geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en industrielawaai op de gevels van de nieuw te bouwen appartementen.

De toekomstige appartementen, onderverdeeld in Blok A, B, C, D en E, zijn gesitueerd in de geluidzones van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan, Overste den Oudenlaan - Europalaan en Kanaalweg - Parallelweg. Daarnaast is het plan gelegen in de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland. De geluidbelasting van deze vier geluidbronnen dienen in het kader van de Wet geluidhinder onderzocht te worden. Voor de situering wordt verwezen naar bijlage 1.

## 2 WETTELIJK KADER

### 2.1 WET GELUIDHINDER

In de Wet geluidhinder wordt beschreven dat alle wegen een zone hebben, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijde van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (binnenstedelijk of buitenstedelijk). In tabel 2.1 worden de zonebreedten weergegeven.

Tabel 2.1: Zonebreedten;

Aantal rijstroken	zonebreedten [m <sup>1</sup> ]	
	binnenstedelijk	buitenstedelijk
1 of 2	200	250
3 of 4	350	400
5 of meer	350	600

De Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan, Overste den Oudenlaan - Europalaan en Kanaalweg - Parallelweg hebben twee rijstroken en zijn binnenstedelijk gelegen. Deze wegen hebben derhalve een zone van 200 meter. Het bouwplan van valt in de zone van deze drie wegen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) worden eisen gesteld aan de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van nog niet geprojecteerde appartementen langs een bestaande weg binnen en buiten de bebouwde kom. Overeenkomstig artikel 82, lid 1 van de Wgh is de voor appartementen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel vanwege de weg, 48 dB, de zogenaamde "voorkeursgrenswaarde". Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kunnen burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht op basis van het Besluit geluidhinder een hogere toelaatbare waarde vaststellen.

De maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor een nieuw te bouwen woning in binnenstedelijk gebied bedraagt 63 dB. Uitgangspunt voor het vaststellen van een hogere waarde is dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting van de gevel, ten gevolge van de weg, tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

#### *Artikel 110g*

In artikel 110g van de Wgh is bepaald dat op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, bij de berekening van de geluidbelasting een correctie mag worden toegepast. Dit is voor de periode tot 1 juli 2018 geregeld in artikel 3.4, lid 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). De hoogte van de correctie is afhankelijk van de toegestane rijnsnelheid op en de geluidbelasting vanwege de weg. In tabel 3.2 is de hoogte van de correctie opgenomen.

Tabel 2.2: Correctie conform artikel 110g Wgh; artikel 3.4, lid 1 RMG2012

Toegestane rijsnelheid [km/h]	Geluidbelasting vanwege de weg (excl. artikel 110g Wgh)	Correctie artikel 110g Wgh
< 70 km/h	- 1	5 dB
≥ 70 km/h	< 56 dB	2 dB
	56 dB	3 dB
	57 dB	4 dB
	> 57 dB	2 dB

1 Correctie is niet afhankelijk van de geluidbelasting vanwege de weg

NB. Overeenkomstig artikel 1.3, lid 1 van het RMG2012 wordt de berekende geluidbelasting afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele, even getal. Vervolgens wordt de correctie artikel 110g Wgh toegepast.

Ten behoeve van de bepaling van de geluidwering van de gevels, bedraagt de reductie van de berekende geluidbelasting 0 dB.

#### **Artikel 110f**

In artikel 110f, lid 1, geeft aan dat bij het vaststellen van meerdere hogere waarden de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen onderzocht dienen te worden.

Aangegeven dient te worden op welke wijze de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. De gecumuleerde geluidsbelasting wordt conform artikel 1.4 volgens hoofdstuk 2 van Bijlage I van het Meet en Rekenvoorschrift Geluid 2012 vastgesteld.

Het gemeentelijk beleid geeft handvatten voor de wijze waarop rekening gehouden wordt met de samenloop van geluid. Daarnaast wordt de cumulatieve geluidbelasting bepaald en wordt de toename ten opzichte van de hoogste hogere waarde en wordt de cumulatieve waarde ten aanzien van de hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai afgewogen.

## **2.2 INDUSTRIELAWAAI**

Het wettelijk kader met betrekking tot geluidgezoneerde industrieterreinen wordt gevormd door de Wet geluidhinder (Wgh). In hoofdstuk V, afdeling 2 van de Wet geluidhinder zijn de kaders geregeld omtrent bestaande zones rondom industrieterreinen.

Een terrein, waaraan een bestemming is gegeven die de mogelijkheid biedt tot het vestigen van inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, mag zich in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) een industrieterrein noemen. Voor een industrieterrein wordt, in een bestemmingsplan, een geluidzone vastgesteld waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan (art. 40 Wgh).

De geluidzone is bedoeld als wederzijdse bescherming van de bedrijven en de omliggende geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. Buiten de zone mag de geluidbelasting ten gevolge van alle bedrijvigheid samen niet meer bedragen dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Voor nieuw te realiseren woningen gelegen in de geluidzone zijn hogere geluidbelastingen (hogere waarden) toelaatbaar tot ten hoogste 55 dB(A). Bij een vaststelling van een hogere waarde dient het binnenniveau in de woning, ten hoogste 35 dB(A), gegarandeerd te worden.

Ten noorden van het plangebied is de inrichting en tevens het gezoneerde industrieterrein Hulpwarmtecentrale (HWC) Kanaleneiland van Nuon gelegen. Het plan is grotendeels gelegen binnen de zone van het industrieterrein HWC. In figuur 2.1 is de ligging van de geluidzone en het plan opgenomen.

Figuur 2.1 geluidzone HWC



### 2.3 GEMEENTELIJKE GELUIDNOTA GEMEENTE UTRECHT

De gemeente Utrecht heeft voor stedenbouwkundige ontwikkelingen en het ontwerpen van woningen een beleidsnota opgesteld: "Gemeentelijke Geluidnota 2014-2018" d.d. 11 februari 2014. Hierin zijn de voorwaarden voor het verlenen van een hogere waarde opgenomen, te weten:

- Geluidluwe gevel: een woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen;
- Woningindeling: De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de zijde van de geluidsluwe gevel (30% van de verblijfsruimten of 30% van het oppervlak van het verblijfsgebied);
- Buitenruimte: indien een woning over een buitenruimte beschikt, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe gevel. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel.

### 3 WEGVERKEERSLAWAAI

#### 3.1 VERKEERSGEGEVENS

De overdrachtsberekeningen voor de verschillende wegen zijn uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn verricht met het softwareprogramma Geomilieu V2.62. Door de gemeente Utrecht zijn de verkeersgegevens van de Overste Den Oudenlaan, Europalaan, de Koningin Wilhelminalaan, Balijelaan, Kanaalweg en de Parallelweg van de Balijelaan/Overste den Oudenlaan aangeleverd voor het maatgevend peiljaar en zijn in tabel 3.1 opgenomen.

Tabel 3.1: Gehanteerde verkeersgegevens peiljaar 2024.

Wegen	Etmaal intensiteit	Periode	Uurperc. [%]	Lichte mvt [%]	Middelzware mvt [%]	Zware mvt [%]
Koningin Wilhelminalaan	14.280	dag	6,50	90,40	8,40	1,20
		avond	3,70	91,20	8,10	0,70
		nacht	1,00	87,30	11,10	1,60
Overste den Oudenlaan	18.092	dag	6,40	89,30	9,70	1,00
		avond	3,80	90,80	8,60	0,60
		nacht	1,00	88,90	9,90	1,30
Europalaan	10.884	dag	6,10	90,10	8,40	1,50
		avond	4,30	93,40	6,10	0,60
		nacht	1,10	89,30	9,40	1,30
Balijelaan	18.557	dag	6,40	95,70	3,00	1,30
		avond	3,90	97,50	1,90	0,60
		nacht	1,00	95,00	3,70	1,40
Kanaalweg	500	dag	6,70	95,50	3,30	1,20
		avond	3,20	96,70	2,50	0,70
		nacht	0,80	93,10	5,60	1,40
Parallelweg	2.000	dag	6,70	95,50	3,30	1,20
		avond	3,20	96,70	2,50	0,70
		nacht	0,80	93,10	5,60	1,40

Alle opgenomen wegen zijn voorzien van het referentiewegdek (DAB 0/16) en hebben een maximaal toelaatbare rijnsnelheid van 50 km/u. De geluidbelasting van de wegen wordt per juridische bron bepaald, te weten: Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan, Overste den Oudenlaan - Europalaan en Kanaalweg - Parallelweg.

De geluidbelasting is berekend op de gevels van de toekomstige appartementen op 1,5 meter boven iedere verdiepingvloer. De bodemfactor bedraagt, buiten de ingevoerde bodemgebieden,  $B_r = 0,0$  [-] (100 % hard).

### 3.2 RESULTATEN

De geluidbelastingen (inclusief aftrek 5 dB ex artikel 110<sup>9</sup> Wgh) op de gevels van de appartementen ten gevolge van het wegverkeerslawaai worden weergegeven in tabel 3.2 tot en met 3.4. In bijlage 2 worden de verschillende objecten en invoergegevens van het geluidmodel weergegeven. De uitgebreide resultaten worden in bijlage 3 getoond.

Tabel 3.2: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan (incl. aftrek 5 dB ex art. 110<sup>9</sup> Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L <sub>den</sub> [dB]				
	Begane grond	1 <sup>e</sup> etage	2 <sup>e</sup> etage	3 <sup>e</sup> etage	≥ 4 <sup>e</sup> etage
▪ Blok A	44	44	45	45	46
▪ Blok B	42	43	43	43	51
▪ Blok C	-	47	-	-	-
▪ Blok D	45	48	49	51	53
▪ Blok E	52	53	54	54	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.2 blijkt dat ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110<sup>9</sup> Wgh. Voor Blok D en E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A, B en C voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Tabel 3.3: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Overste den Oudenlaan - Europalaan (incl. aftrek 5 dB ex art. 110<sup>9</sup> Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L <sub>den</sub> [dB]				
	Begane grond	1 <sup>e</sup> etage	2 <sup>e</sup> etage	3 <sup>e</sup> etage	≥ 4 <sup>e</sup> etage
▪ Blok A	37	38	39	42	42
▪ Blok B	42	42	42	42	47
▪ Blok C	-	31	-	-	-
▪ Blok D	37	37	36	37	42
▪ Blok E	35	35	36	36	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.3 blijkt dat ten gevolge van de Overste den Oudenlaan - Europalaan de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110<sup>9</sup> Wgh. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Tabel 3.4: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de Kanaalweg - Parallelweg (incl. aftrek 5 dB ex art. 110<sup>9</sup> Wgh).

Beoordelingspunten	Geluidbelasting L <sub>den</sub> [dB]				
	Begane grond	1 <sup>e</sup> etage	2 <sup>e</sup> etage	3 <sup>e</sup> etage	≥ 4 <sup>e</sup> etage
▪ Blok A	47	47	47	47	41
▪ Blok B	35	36	37	37	38
▪ Blok C	-	48	-	-	-
▪ Blok D	39	43	43	43	43
▪ Blok E	54	54	53	52	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 3.4 blijkt dat ten gevolge van de Kanaalweg - Parallelweg de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110<sup>a</sup> Wgh. Voor Blok E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A tot en met D voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

### 3.3 BEPALING BRON- EN OVERDRACHTSMAATREGELEN

Op basis van de bovenstaande rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan en de Kanaalweg - Parallelweg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met een maximum van 6 dB voor beide wegen (juridische bronnen). De maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt niet overschreden. In de volgende paragraaf zal derhalve voor deze wegen onderzocht worden of bron- of overdrachtsmaatregelen doeltreffend zijn. Ten gevolge van de Overste den Oudelaan - Europalaan zijn er geen overschrijdingen.

### 3.4 GEMEENTELIJKE GELUIDNOTA GEMEENTE UTRECHT

Zoals reeds genoemd heeft de gemeente Utrecht op basis van de Wet geluidhinder een gemeentelijke geluidnota opgesteld (Geluidnota Utrecht 2007-2011 d.d. 23 januari 2007) ten behoeve van het verlenen van hogere grenswaarden. Op basis van de berekende geluidbelastingen van de gezoneerde wegen, zal er een beoordeling in het kader van het geluidbeleid worden verricht.

De gemeente wil de zwaardere onderzoeksplicht en de scherpere inzet op de voorkeursgrenswaarde aan de realiteit in de gemeente aanpassen. Bepaalde situaties worden uitgesloten van onderzoek naar maatregelen, omdat onderzoek bij voorbaat al niet realistisch of een onhaalbare maatregelen op zou leveren. De ruimtelijke planvorming en het wegbeheer worden daardoor niet onnodig belast.

#### Bronmaatregelen

Volgens de Wet geluidhinder dient de initiatiefnemer mogelijke bronmaatregelen te onderzoeken. Hieronder behoort de aanleg van geluidreducerend wegdek. De aanleg van een stiller wegdek is voor een aantal situaties vanuit civieltechnisch oogpunt niet realistisch:

- Toepassing binnen 50 meter van het hart van het kruispunt. Er treedt dan groot en snel kwaliteitsverlies op van het wegdek door het afremmende en optrekkende verkeer;
- Bij een beperkte lengte van het geluidreducerende wegdek. Aanleg is vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

Indien voor de Koningin Wilhelminalaan een geluidreducerend wegdek wordt toegepast (bijv. dunne deklagen B), dan wordt de geluidbelasting met 4 dB gereduceerd. Hiermee wordt er derhalve nog niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Het betreft geen doeltreffende maatregel. Daarnaast is de Wilhelminalaan binnen 50 meter van het hart van een kruising gelegen (kruising met de Overste den Oudelaan/ Europalaan).

### Overdrachtsmaatregelen

Het toepassen van een geluidscherm of -wal kan een effectief middel zijn om het geluid in een woonomgeving terug te dringen. Geluidschermen zijn alleen mogelijk indien er voldoende ruimte is tussen de bron en ontvanger (woningen). Schermen kunnen een ongewenste verkeerskundige of stedenbouwkundige barrière vormen. In de gemeente Utrecht worden overdrachtsmaatregelen alleen onderzocht en afgewogen bij:

- De aanleg van nieuwe hoofdverkeerswegen, spoorlijnen en de reconstructie van hoofdverkeerswegen en spoorlijnen bij geluidgevoelige bestemmingen;
- De bouw van geluidgevoelige bestemmingen langs de doorgaande autosnelwegen, de Ring Utrecht en de hoofdontsluitingswegen (primaire assen) uit het GVVP en spoorlijnen.

Op basis van de bovenstaande criteria kan geconcludeerd worden dat overdrachtsmaatregelen niet onderzocht behoeven te worden, een scherm kan redelijkerwijs niet geplaatst worden omdat:

- De bouwblokken te dicht op de Kanaalweg en de Parallelweg zijn gelegen om een scherm te kunnen plaatsen;
- Een effectief scherm voor de Balijelaan - Koningin Wilhelminalaan (ten oosten van de rotonde) kan alleen dicht op de bron, direct langs de weg (op het talud en op de brug), geplaatst worden. Dit stuit op technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren.

## 4 INDUSTRIELAWAAI

Ten noorden van het plangebied is de Hulpwarmtecentrale (HWC) van Nuon gelegen. Het perceel van de HWC grenst aan het perceel van het plan. Van de gemeente Utrecht heeft Aveco de Bondt op 17 juni jl. het laatste rekenmodel, ten behoeve van zonebeheer, ontvangen. Met dit rekenmodel zijn de geluidbelastingen op het plan berekend.

### *Representatieve bedrijfssituatie HWC*

De HWC wekt door middel van een achttal ketels (brandstof: huisbrandolie) warmte op. Deze warmte wordt vervolgens in de vorm van warm water geleverd aan het warmtenet (stadsverwarming). In het gebouw van de HWC zijn de volgende installaties aanwezig:

- 8 huisbrandolie gestookte verwarmingsketels: 6 gelijkwaardige ketels met een thermisch vermogen van ca. 8,1 MW (ketels 1-6) en 2 gelijkwaardige ketels met een thermisch vermogen van ca. 14,5 MW (ketels 7-8);
- vijf transformatoren (elk ca. 2,5 MVA);
- diverse warmtewisselaars, pompen en bijbehorende regelkasten.

Op basis van informatie verstrekt door Nuon moet worden uitgegaan van de volgende (maximale) representatieve bedrijfssituatie met de ketels:

- dag- en avondperiode: continu bedrijf op 100 % van de capaciteit met alle acht ketels;
- nachtperiode: continu bedrijf op 100 % van de capaciteit met de ketels 1 t/m 6 en bedrijf gedurende 5 % van de tijd op 100 % van de capaciteit met de ketels 7 en 8. Deze bedrijfsvoering wordt in onderhavige rapportage aangeduid als 'normaal bedrijf';
- De emissie van de ketels geschiedt via een drietal schoorstenen.

Met de overige installaties (geluiduitstraling gebouw) wordt continu bedrijf gedurende het gehele etmaal verondersteld. Omdat de HWC (in principe) een onbemande inrichting is kan gesteld worden dat het aantal vervoersbewegingen een verwaarloosbare invloed heeft op de geluidsemissie naar de omgeving.

De werkelijke bedrijfssituatie is afhankelijk van de warmtevraag. Over het algemeen zal de belasting lager zijn dan de eerder genoemde bedrijfsvoering. In het kader van het onderhavige onderzoek is echter uitgegaan van de voornoemde maximale bedrijfsvoering als representatieve bedrijfssituatie.

### *Toelichting berekening*

De bedrijfssituatie van de HWC is aan het rekenmodel van het onderhavige bouwplan toegevoegd. De geluidbelasting op de gevels van de appartementen is berekend conform rekenmethode II van de Handleiding meten en reken industrielawaai (HMRI, 1999). Vanwege beperkingen van de rekenprogrammatuur is de geluidbelasting op de noordgevel van blok A op een alternatieve manier berekend.

De noordgevel van blok A bevat een galerij met toegang naar de appartementen. Aan deze gevels grenzen verkeersruimten en verblijfsruimten van de appartementen. Het overstek van de galerijen van iedere verdieping biedt een afscherming voor het geluid, afkomstig van de meest nabij gelegen schoorstenen van de HWC, op deze gevels van de appartementen. Dit betreffen de bronnen p001, p002, p003, p007 en p008.

De gebruikte rekenprogrammatuur (Geomilieu) biedt niet de mogelijkheid om het afschermend effect van een overstekend gebouwdeel te modelleren. Om de afscherpende werking van de overstekende galerijen wel te betrekken in de bepaling van de geluidbelasting is de schermwerking handmatig uitgerekend. Dit conform de rekenregels van de Handleiding meten en reken industrielawaai (HMRI, 1999). Het berekende schermeffect is als bronreductie ingevoerd in het rekenmodel.

De bepaalde schermwerking en de rekenresultaten zijn in bijlage 4 toegevoegd. Hiermee is aangetoond dat overal een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB(A) vanwege industrielawaai mogelijk is. Voor de verdere berekeningen en de aan te vragen hogere waarden is voor de betreffende beoordelingspunten (111 t/m 117) uitgegaan van de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A).

### Resultaten

De maatgevende geluidbelastingen op de gevels van het plan zijn opgenomen in tabel 4.1. In bijlage 4 zijn de volledige resultaten opgenomen.

Tabel 4.1: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. de HWC.

Beoordelingspunten	Geluidbelasting $L_{Ae,LI}$ [dB(A)]				
	Begane grond	1 <sup>e</sup> etage	2 <sup>e</sup> etage	3 <sup>e</sup> etage	≥ 4 <sup>e</sup> etage
▪ Blok A	55	55	55	55	55
▪ Blok B	50	53	54	54	55
▪ Blok C	-	51	-	-	-
▪ Blok D	51	53	53	53	52
▪ Blok E	49	49	49	48	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 4.1 blijkt dat de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) bedraagt ter plaatse van de gevels van het plan. Voor blokken A, B, C en D wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, er dienen hogere waarden overwogen te worden. Ter plaatse van Blok A wordt de maximale grenswaarde van 55 dB(A) op enkele rekenpunten overschreden. Op deze punten wordt voorgesteld een dove gevel (zonder te openen delen) toe te passen. In bijlage 5 is aangegeven waar de dove gevels toegepast dienen te worden.

Opmerking: Ook zijn de geluidbelastingen op de daken van de verschillende bouwblokken bepaald. Omdat dit blinde/dove geveldelen betreffen, hoeft deze geluidbelasting niet getoetst te worden. Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels en het binnenniveau in de appartementen zijn deze geluidbelastingen bepaald.

#### 4.1 MAATREGELLEN INDUSTRIELAWAAI

Omdat de geluidbelasting vanwege de HWC op de gevels van de woningen van het plan hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dienen bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen te worden.

##### **Maatregelen aan de bron**

De HWC is een inrichting op een gezoneerd industrieterrein. De geluidproductie van de HWC is enerzijds vastgelegd in de milieuvergunning van de inrichting. Bij vergunningverlening wordt de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging meegenomen. Er mag vanuit gegaan worden, omdat de vergunning verleend is, dat de inrichting op zijn stilste kunnen in bedrijf is. Het treffen van maatregelen aan de bron is derhalve niet doelmatig.

Daarnaast betreft de bron een gezoneerd industrieterrein. De toekomstige geluidemissie van het industrieterrein wordt beperkt door de in het bestemmingsplan vastgelegde zone. Het industrieterrein heeft hiermee de potentie om zoveel geluid te emitteren zodat de geluidzone opgevuld wordt. De gemeente wil met het realiseren van het bouwplan niet dat deze maximaal mogelijke geluidemissie van de HWC wordt verlaagd en daarmee de toekomstige bedrijfsvoering van de HWC beperken.

##### **Maatregelen in de overdracht**

Maatregelen in de overdracht betreffen een geluidscherm of -wal. Het plangebied is echter zo dicht op de HWC gelegen dat het treffen van dergelijke maatregelen niet mogelijk is. In de opzet van het plan is echter wel rekening gehouden met de afscherming van het geluid van de HWC naar de appartementen van het plan door de positionering en de hoogte van blok A. Blok A heeft een geluid afschermende werking naar de appartementen van het plan. Daarnaast zijn de schoorstenen (hoogte 41 meter) maatgevende bronnen van de HWC. Er kan geen doelmatige afscherming gerealiseerd worden (behalve de overstekken van de galerijen van de noordgevel van Blok A) om het geluid van deze bronnen af te schermen.

##### **Maatregelen bij de ontvanger**

Uit de berekeningen blijkt dat enkele appartementen van Blok A een hogere geluidbelasting ondervinden dan 55 dB(A). Dit betreffen de oost- en westgevel van de appartementen op de 7<sup>e</sup> verdieping. Voorgesteld wordt om deze gevels doof, zonder te openen delen, uit te voeren. Ter plaatse van de noord- en zuidgevels van deze appartementen wordt voldaan aan respectievelijk de maximale- en de voorkeursgrenswaarde. Hiermee is het woon- en leefklimaat voldoende gegarandeerd ondanks het toepassen van een dove gevel. Zie ook paragraaf 6.4 ten aanzien van het binnenniveau in de appartementen en het laag frequent geluid.

## 5 PARKEREN

De gemeente Utrecht heeft verzocht om ook de geluidbelasting vanwege vervoersbewegingen binnen het plangebied, van en naar de parkeerplaatsen, inzichtelijk te maken. Conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (HMRI, 1999) en in aansluiting op de Circulaire inzake indirecte hinder is de geluidbelasting op de gevels van de appartementen bepaald. De invoergegevens en de rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 8. In tabel 5.1 zijn de meest maatgevende geluidbelastingen opgenomen.

Tabel 5.1: Maatgevende geluidbelastingen t.g.v. parkeren.

Beoordelingspunten	Geluidbelasting $L_{Aeq}$ [dB(A)]				
	Begane grond	1 <sup>e</sup> etage	2 <sup>e</sup> etage	3 <sup>e</sup> etage	≥ 4 <sup>e</sup> etage
▪ Blok A	46	46	45	44	40
▪ Blok B	45	46	45	44	44
▪ Blok C	-	39	-	-	-
▪ Blok D	50	53	52	51	50
▪ Blok E	51	55	51	49	-

-) ter plaatse van deze beoordelingshoogte bevindt zich geen verblijfsruimte.

Uit tabel 5.1 blijkt dat de geluidbelasting vanwege het parkeren ten hoogste 55 dB(A) bedraagt. De geluidbelasting vanwege deze geluidbron valt niet onder wet- en regelgeving. Aan de hand van bijvoorbeeld de Circulaire inzake indirecte hinder kan wel gesteld worden dat de geluidbelastingen ter plaatse van blok D en E hoger zijn dan de richtwaarde van 50 dB(A), maar lager dan de maximale waarde van 65 dB(A).

### *Maatregelen*

Behoudens door te bevorderen dat de personenauto's rustig rijden en het advies om een gladde bestrating aan te brengen, zijn er geen andere bronmaatregelen te treffen om de geluidemissie te beperken. Ook het treffen van maatregelen in de overdracht, zonder het stedenbouwkundig plan te wijzigen, zijn ter plaatse van de maatgevende beoordelingspunten niet te treffen. Aanbevolen wordt om de geluidbelasting van het parkeren op te nemen in de cumulatieve geluidbelasting voor het bepalen van de geluidwering van de gevels.

## 6 HOGERE WAARDEN

De gemeente Utrecht kiest voor criteria die aansluiten bij de bestaande criteria (bijv. Besluit geluidhinder). Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt in Utrecht verleend als de ruimtelijke ontwikkelingen een positieve betekenis voor de stedelijke structuur of een gunstig effect op de akoestische kwaliteit van de bestaande woningen in Utrecht hebben. Onderstaand zijn de criteria gegeven die voor de onderhavige situatie van toepassing zijn:

- Er is sprake van grondgebondenheid van een deel van de woningen;
- De woningen zijn allen voorzien van een geluidluwe gevel. Voor enkele woningen is een aanvullende bouwkundige oplossing noodzakelijk om deze geluidluwe gevel te realiseren.

### 6.1 VOORWAARDEN AAN DE HOGERE WAARDE

De gemeente wil zich inzetten voor een leefbare situatie door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere grenswaarden. De voorwaarden zijn:

- Geluidluwe gevel: De woning heeft tenminste één gevel met een lager geluidniveau. Het geluidniveau op die gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen.
- Woningindeling: De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidluwe gevel. Dit geldt voor tenminste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.
- Buitenruimte: Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidluwe zijde. Het geluidniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan de geluidluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

#### Conclusie

Voor de onderhavige nieuwbouwlocatie (Blok A t/m E) wordt grotendeels aan de bovenstaande criteria voldaan. Voor enkele appartementen dienen aanvullende voorzieningen getroffen te worden teneinde een geluidluwe gevel te realiseren. In bijlage 5 is een overzicht van geluidbelaste en geluidluwe gevels opgenomen. In bijlage 6 zijn voorstellen voor bouwkundige voorzieningen opgenomen teneinde de geluidluwe gevels te realiseren.

Zoals uit de resultaten van het industrielawaai-onderzoek blijkt wordt de maximaal toelaatbare grenswaarde (van 55 dB(A)) overschreden ter plaatse van een aantal appartementen. In bijlage 5 zijn deze gevels tevens aangegeven. Ter plaatse van deze punten dient de gevel doof uitgevoerd te worden of er dienen bouwkundige voorzieningen getroffen te worden zodat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde (van 50 dB(A)) of aan een vergunbare hogere waarde van ten hoogste 55 dB(A).

NB Een dove gevel betreft een gevel zonder te openen delen.

## 6.2 SAMENLOOP VAN GELUID

Op basis van artikel 110f Wgh dient de samenloop van geluid beoordeeld te worden. Op basis van de bepaalde geluidbelastingen van wegverkeerslawaai (inclusief aftrek) en industrielawaai van de HWC en het parkeren (in wegverkeerslawaai equivalent) is de cumulatie van het geluid opnieuw bepaald. Op deze wijze is de cumulatieve geluidbelasting te vergelijken met de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeerslawaai. Deze gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 58 dB. Deze geluidbelasting is ruim lager dan de maximaal toegestane geluidbelasting van 63 dB voor wegverkeerslawaai. Daarnaast voldoet het plan aan het gemeentelijk geluidbeleid worden de appartementen voorzien van geluidluwe gevels. Hiermee is er geen sprake van een onacceptabele samenloop van geluid.

## 6.3 VERZOEK TOT VASTSTELLING HOGERE WAARDEN

In situaties waar nieuw te bouwen appartementen een geluidbelasting ondervinden boven de voorkeursgrenswaarde, dient allereerst onderzocht te worden of deze geluidbelasting gereduceerd kan worden door het treffen van maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied.

Op basis van de uitgangspunten conform de geluidnota en conclusies in bovengenoemde paragrafen is vastgesteld dat maatregelen aan de bron (weg of HWC) niet effectief zijn. Overdrachtsmaatregelen hoeven niet onderzocht te worden, omdat er niet voldaan wordt aan de criteria conform de geluidnota danwel niet effectief zijn. Blok A van het plan heeft een geluid afscherpende werking naar de appartementen van het plan.

Op basis van het bovenstaande worden burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht verzocht hogere grenswaarden vast te stellen ten gevolge van wegverkeers- en industrielawaai. In bijlage 7 is aangegeven waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en waarvoor derhalve een hogere waarde wordt verzocht.

## 6.4 GELUIDWERING VAN DE GEVELS

Indien deze hogere waarden worden vastgesteld, dienen ten aanzien van de geluidwering van de gevels zodanig maatregelen te worden getroffen, dat er voor zorg gedragen wordt dat de geluidbelasting binnen de verblijfsgebieden bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB (cumulatief, frequentiespectrum voor wegverkeerslawaai). Voor het bepalen van de geluidwerende voorzieningen dient uitgegaan te worden van de gecumuleerde geluidbelastingen van wegverkeerslawaai (exclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh), industrielawaai en de geluidbelasting vanwege het parkeren. Deze resultaten worden in bijlage 9 getoond.

#### 6.4.1 LAAG FREQUENT GELUID

Het geluid afkomstig van de HWC heeft een laag frequent karakter. Zoals uit het overzicht in bijlage 9 blijkt, waar de geluidbelasting spectraal is opgenomen, is met name de 63 Hz octaafband maatgevend voor de geluidbelasting op de gevels.

Wanneer de geluidwering van de gevels bepaald wordt conform de NEN 5077 worden alleen de octaafbanden 125 Hz tot en met 2 kHz in beschouwing genomen. Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels dient ook de 63 Hz octaafband in de berekening betrokken te worden. Dus het binnenniveau in de woningen dient inclusief de deelbijdrage van de 63 Hz octaafband te voldoen aan 35 dB(A).

Aan bijlage 4 is de geluidbelasting vanwege de HWC per octaafband toegevoegd. In bijlage 10 is een memo toegevoegd met de beoordeling van het laagfrequente geluid voor het meest geluidbelaste appartement.

## 7 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

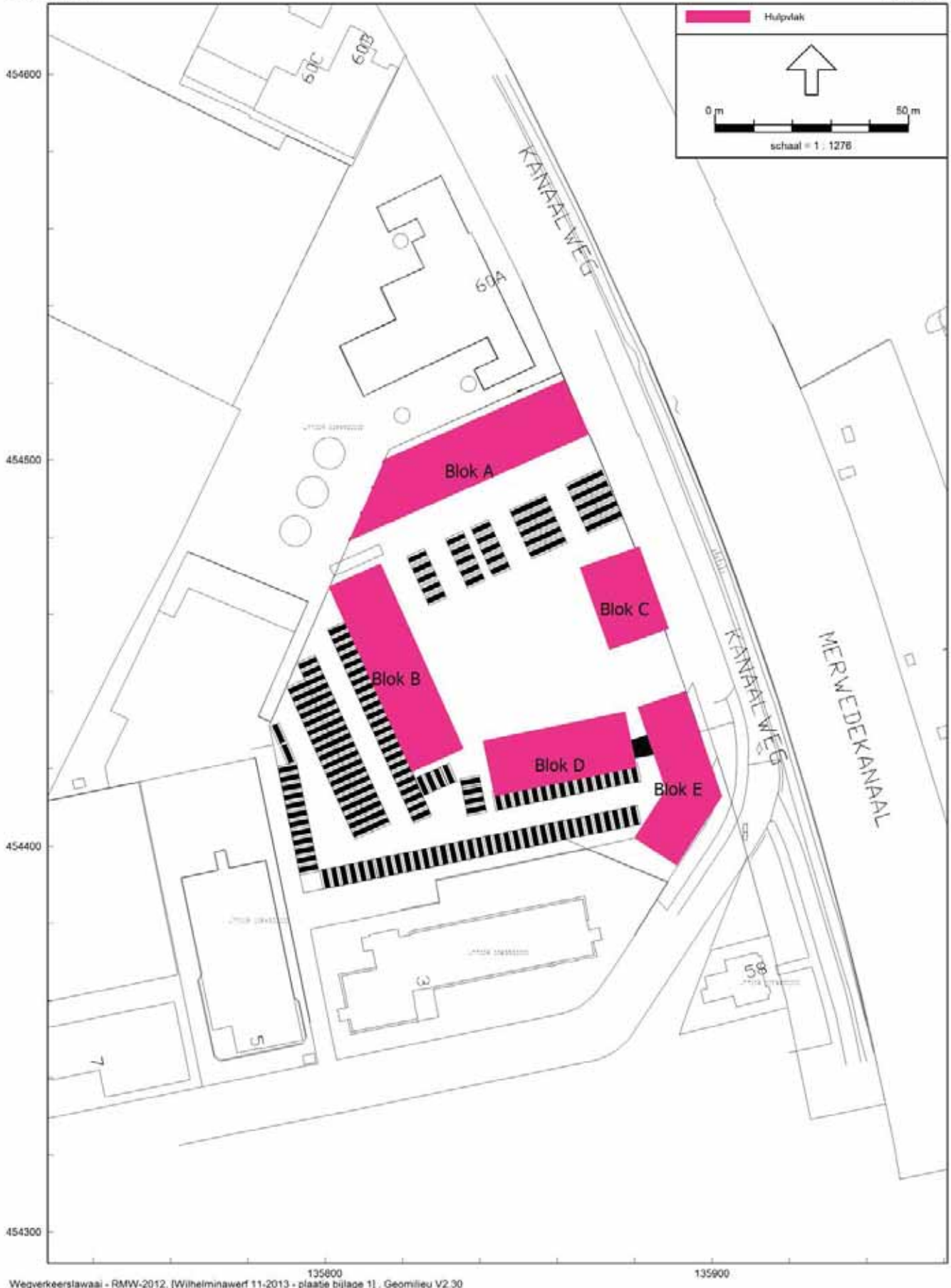
Door Aveco de Bondt bv is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de bepaling van de geluidbelastingen voor 162 nieuw te bouwen appartementen gelegen aan de Kanaalweg te Utrecht.

Uit het voorliggend onderzoek blijkt dat:

- ten gevolge van de Koningin Wilhelminalaan - Balijelaan de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Voor Blok D en E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A, B en C voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;
- ten gevolge van de Overste den Oudenlaan - Europalaan de geluidbelasting ten hoogste 47 dB bedraagt. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB;
- ten gevolge van de Kanaalweg - Parallelweg de geluidbelasting ten hoogste 54 dB bedraagt. Voor Blok E is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarden, er dienen derhalve hogere waarden overwogen te worden. Blokken A tot en met D voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;
- de geluidbelasting vanwege de HWC ten hoogste 55 dB(A) bedraagt ter plaatse van de gevels van het plan. Voor blokken A, B, C en D wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, er dienen hogere waarden overwogen te worden. Voor blok E wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.  
Ter plaatse van Blok A wordt de maximale grenswaarde van 55 dB(A) op enkele rekenpunten overschreden. Op deze punten wordt voorgesteld een dove gevel (zonder te openen delen) toe te passen;
- maatregelen aan de bron, voor zowel wegverkeerslawaai en industriellawaai, niet mogelijk zijn. Conform het gemeentelijk beleid hoeven maatregelen in de overdracht, zoals schermen of wallen, ten aanzien van wegverkeerslawaai niet nader onderzocht te worden. Ten aanzien van industriellawaai is het plan zo ontworpen dat bouwblok A zo veel mogelijk het geluid naar de appartementen van het plan afschermt;
- de appartementen van het plan grotendeels voorzien van zijn van geluidluwe gevels. Ter plaatse van enkele appartementen dienen bouwkundige voorzieningen getroffen te worden teneinde een geluidluwe gevel te realiseren;
- bij het verlenen van de aangevraagde hogere waarden geluidwerende voorzieningen bepaald dienen te worden teneinde een binnenniveau van 33 dB te kunnen garanderen. Hierbij dient extra aandacht geschonken te worden aan het laagfrequente karakter (63 Hz) van het geluid van de HWC en de hinderbeleving in de woning;

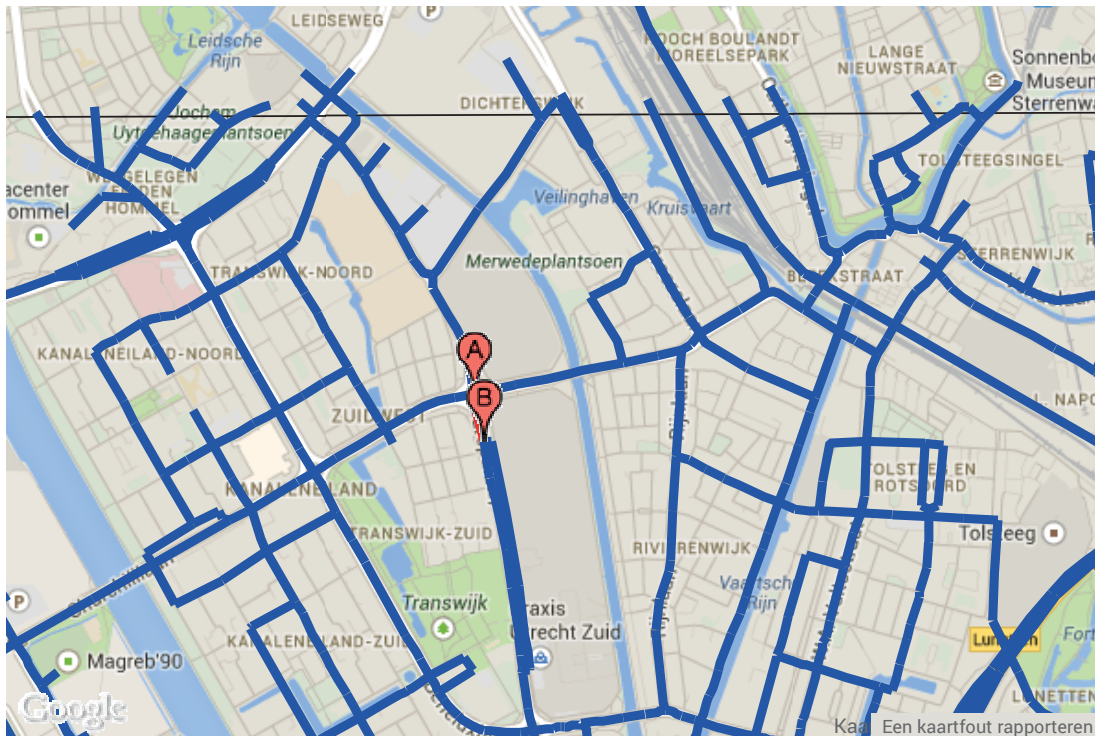
De gemeente Utrecht wordt, op basis van bovenstaande motivering, verzocht de aangevraagde hogere waarden te verlenen.

**Bijlage 1: Situatie**



**Bijlage 2: Invoergegevens rekenmodel**

**Millieu\_2024\_vru31u**



**europalaan**

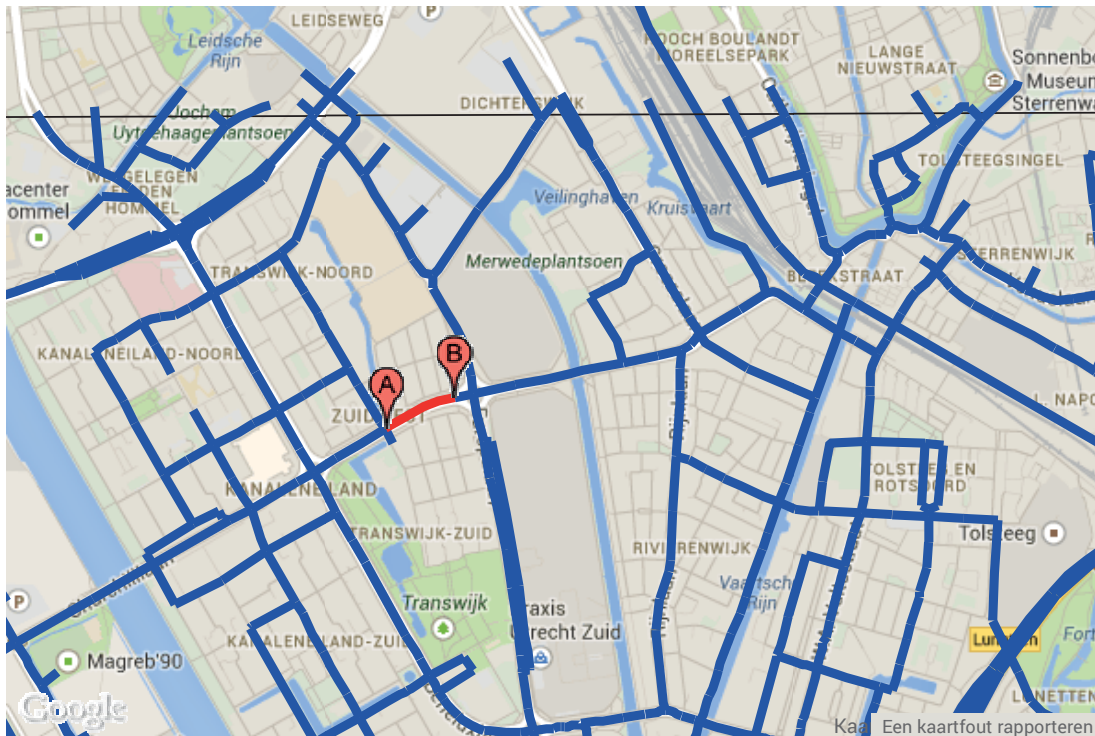
undefined

linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	10.394	4.458	2.956	989	513	5.936	4.682	825	429
licht	9.860	4.195	2.756	959	480	5.665	4.471	796	398
middelzwaar	393	196	144	25	27	197	150	23	24
zwaar	141	67	56	5	6	74	61	6	7
bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	93,2	97,0	93,6	95,5	96,5	92,8
middelzwaar %	4,9	2,5	5,3	3,2	2,8	5,6
zwaar %	1,9	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6
uur %	5,5	5,5	1,4	6,6	3,5	0,9
bussen/uur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6

**Millieu\_2024\_vru31u**



**Koningin Wilhelminalaan**

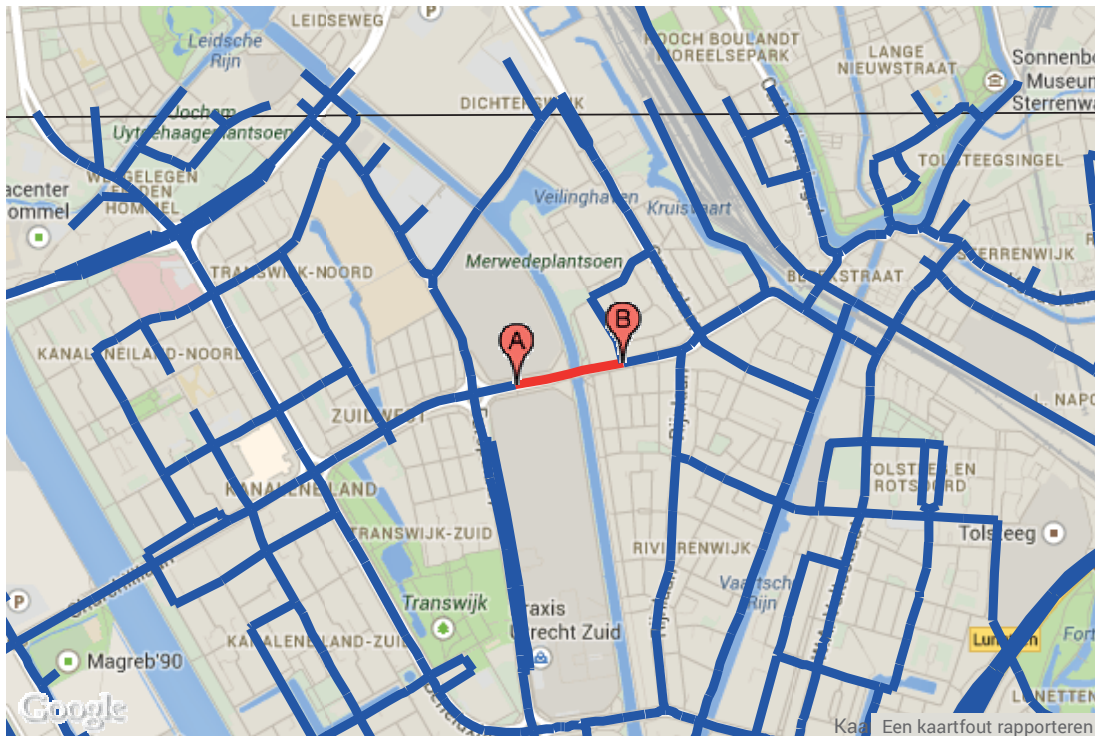
undefined

linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	13.421	7.011	5.486	1.005	520	6.410	4.971	950	489
licht	12.897	6.716	5.254	975	487	6.181	4.790	927	464
middelzwaar	359	201	155	22	24	158	125	16	17
zwaar	165	94	77	8	9	71	56	7	8
bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	97,0	93,7	96,4	97,6	94,9
middelzwaar %	2,8	2,2	4,6	2,5	1,7	3,5
zwaar %	1,4	0,8	1,7	1,1	0,7	1,6
uur %	6,5	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0
bussen/uur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3

**Millieu\_2024\_vru31u**



**Balijelaan**

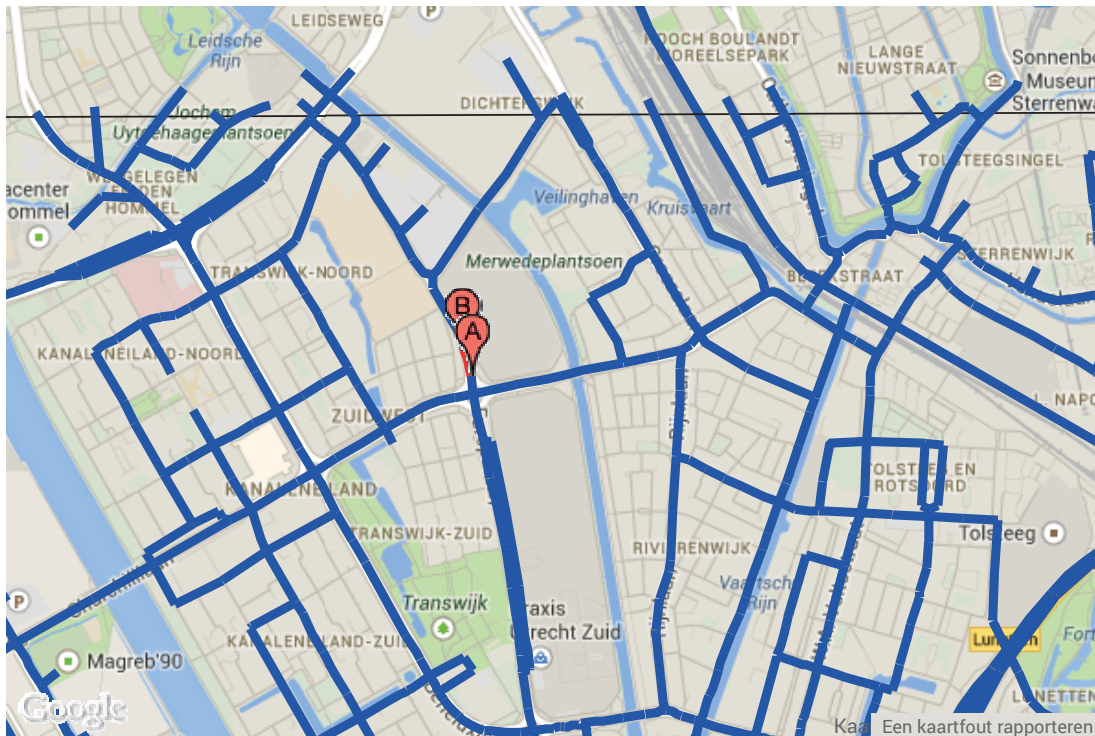
undefined

linknr: 80898, A-node: 11109, B-node: 11249

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	18.518	10.929	8.686	1.485	758	7.589	5.510	1.371	708
licht	17.799	10.558	8.371	1.458	729	7.241	5.240	1.334	667
middelzwaar	492	255	214	20	21	237	181	27	29
zwaar	227	116	101	7	8	111	89	10	12
bussen	39	21	15	4	2	18	12	4	2

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	96,4	98,2	96,2	95,1	97,3	94,2
middelzwaar %	2,5	1,3	2,8	3,3	2,0	4,1
zwaar %	1,2	0,5	1,1	1,6	0,7	1,7
uur %	6,6	3,4	0,9	6,1	4,5	1,2
bussen/uur	1,3	1,0	0,3	1,0	1,0	0,3

**Millieu\_2024\_vru31u**



**Overste den Oudenlaan**

undefined

linknr: 4000, A-node: 11105, B-node: 11106

	A + B		van A naar B			van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT	16.812	7.787	6.006	1.172	609	9.025	6.910	1.401	714
licht	16.187	7.448	5.752	1.131	565	8.739	6.674	1.377	688
middelzwaar	447	238	176	30	32	209	171	18	20
zwaar	178	101	78	11	12	77	65	6	6
bussen	1.310	654	504	93	57	656	500	96	60

	van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	95,8	96,5	92,8	96,6	98,3	96,4
middelzwaar %	2,9	2,6	5,3	2,5	1,3	2,8
zwaar %	1,3	0,9	2,0	0,9	0,4	0,8
uur %	6,4	3,8	1,0	6,4	3,9	1,0
bussen/uur	42,0	23,3	7,1	41,7	24,0	7,5

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
2.144	221	1.048	337	539	1.718	276	143	2.041	205	998	324	514	1.641	267	134	75	10	39	7	19	57	7	8	27	5	10	6	6	20	2	2

**Verdeling welke van toepassing is op verdeling intensiteiten op Kanaalweg en parallelwegen**

**Legenda**

- mvt motorvoertuigen
- etm 0 - 24 uur
- os 7 - 9 uur
- rd 9 - 16 uur
- as 16 - 18 uur
- rn 18 - 7 uur
- dag 7 - 19 uur
- avond 19 - 23 uur
- nacht 23 - 7 uur

**Bovenstaande verdeling toepassen op:**

**0,583 factor**

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
1.250	129	611	196	314	1.002	161	84	1.190	120	582	189	300	956	156	78	44	6	23	4	11	33	4	4	16	3	6	3	4	12	1	1

**Kanaalweg 1.250 mvt per etmaal**

**0,9328 factor**

mvt etm	mvt os	mvt rd	mvt as	mvt rn	mvt dag	mvt avond	mvt nacht	licht etm	licht os	licht rd	licht as	licht rn	licht dag	licht avond	licht nacht	middelz etm	middelz os	middelz rd	middelz as	middelz rn	middelz dag	middelz avond	middelz nacht	zwaar etm	zwaar os	zwaar rd	zwaar as	zwaar rn	zwaar dag	zwaar avond	zwaar nacht
2.000	206	977	314	503	1.602	258	134	1.904	192	931	302	479	1.530	249	125	70	10	37	6	18	53	7	7	25	5	10	5	6	19	2	2

**Parallelwegen Overste den Oudenlaan en Kon. Wilhelminalaan**

Intensiteiten project Wilhelminawerf 2024

Europalaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				10884
uur percentage	6,1%	1,4%	0,8%	
lv	90,1%	93,4%	89,3%	
mv	8,4%	6,1%	9,4%	
zv	1,5%	0,6%	1,3%	

	A+B		A		B	
	dag	avond	dag	avond	dag	avond
mvt	9860	7227	1755	878	2756	959
lv	393	294	48	51	144	25
mv	141	117	11	13	56	5
zv	490	383	66	41	182	33
bussen	10884	8021	1880	983	3138	1022
					4883	858
						450

Kon. Wilhelminalaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				14280
uur percentage	6,5%	3,7%	1,0%	100,0%
lv	90,4%	91,2%	87,3%	
mv	8,4%	8,1%	11,1%	
zv	1,2%	0,7%	1,6%	

	A+B		A		B	
	dag	avond	dag	avond	dag	avond
mvt	12897	10044	1902	951	5254	975
lv	359	280	38	41	155	22
mv	165	133	15	17	77	8
zv	859	648	131	80	318	64
bussen	14280	11105	2086	1089	5804	1069
					5301	1017
						531

Balijelaan	dag	avond	nacht	N totaal
mvt				18557
uur percentage	6,4%	3,9%	1,0%	100,0%
lv	95,7%	97,5%	95,0%	
mv	3,0%	1,9%	3,7%	
zv	1,3%	0,6%	1,4%	

	A+B		A		B	
	dag	avond	dag	avond	dag	avond
mvt	17799	13611	2792	1396	8371	1458
lv	492	395	47	50	214	20
mv	227	190	17	20	101	7
zv	39	27	8	4	15	4
bussen	18557	14223	2864	1470	8701	1489
					5522	1375
						710

Overste den Oudenlaan		dag	avond	nacht	N totaal
mvt					18092
uur percentage		6,4%	3,8%	1,0%	100,0%
lv		89,3%	90,8%	88,9%	
mv		9,7%	8,6%	9,9%	
zv		1,0%	0,6%	1,3%	

	A+B		A		B	
	dag	avond	dag	nacht	dag	nacht
mvt						
lv	16187	12426	2508	1253	5752	1131
mv	447	347	48	52	176	30
zv	178	143	17	18	78	11
bussen	1280	1004	189	87	504	93
	18092	13920	2762	1410	6510	1265
					7410	1497
						688
						20
						6
						30
						744

ROTONDE (=1/2 Balfjelaan)		dag	avond	nacht	N totaal
mvt					9278,5
uur percentage		6,4%	3,9%	1,0%	100,0%
lv		95,7%	97,5%	95,0%	
mv		3,0%	1,9%	3,7%	
zv		1,3%	0,6%	1,4%	

	A+B		A		B	
	dag	avond	dag	nacht	dag	nacht
mvt						
lv						
mv						
zv						
bussen						

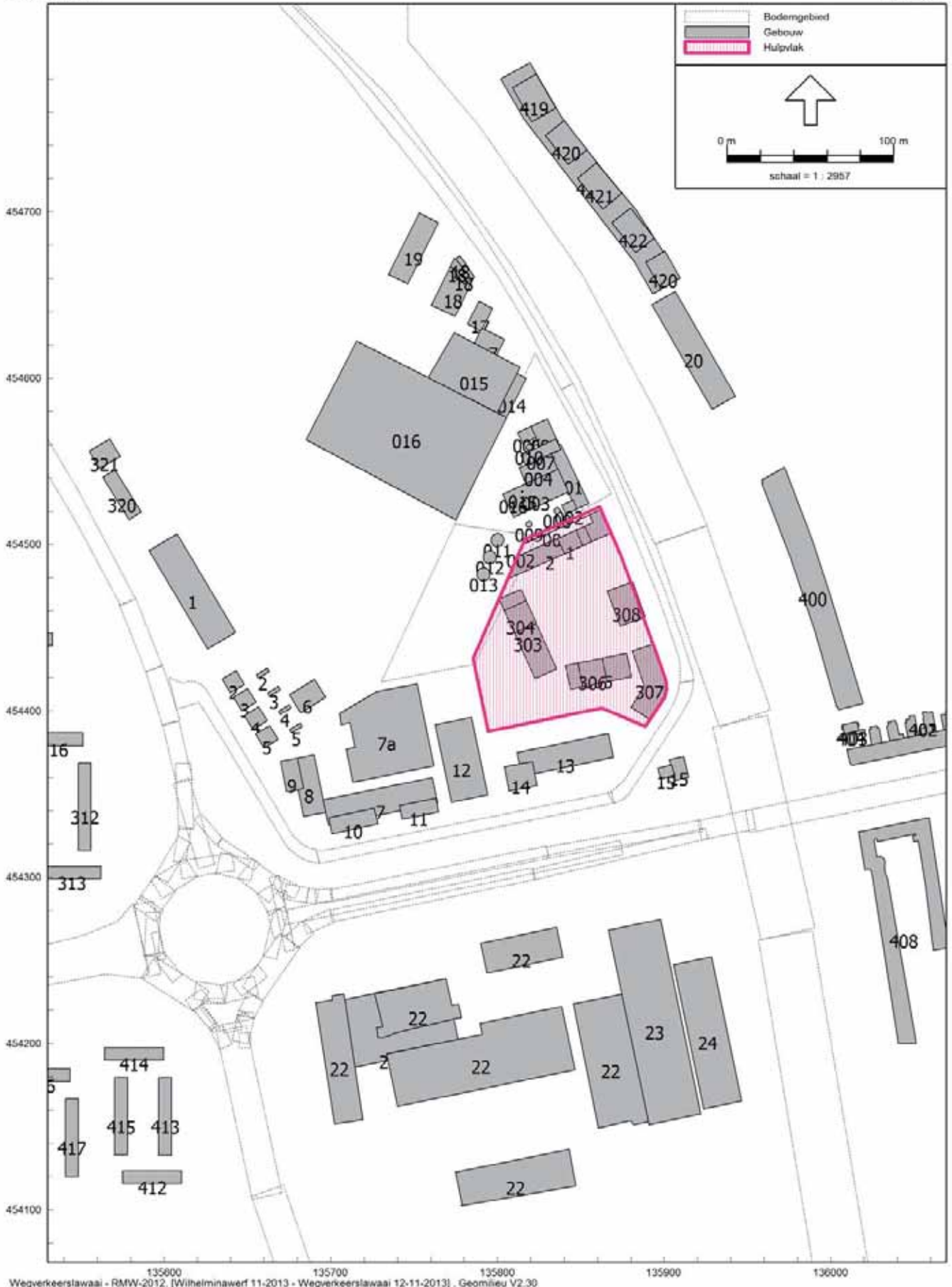
Kanaalweg		dag	avond	nacht	N totaal
mvt					1250
uur percentage		6,7%	3,2%	0,8%	100,0%
lv		95,5%	96,7%	93,1%	
mv		3,3%	2,5%	5,6%	
zv		1,2%	0,7%	1,4%	

	A+B		A		B	
	dag	avond	dag	nacht	dag	nacht
mvt						
lv	1641	267	134			
mv	57	7	8			
zv	20	2	2			
bussen	0	0	0			
	2138	1718	276	144		

iom met gemeente d.d. 10 feb  
gereduceerd naar 500 mvt/etm

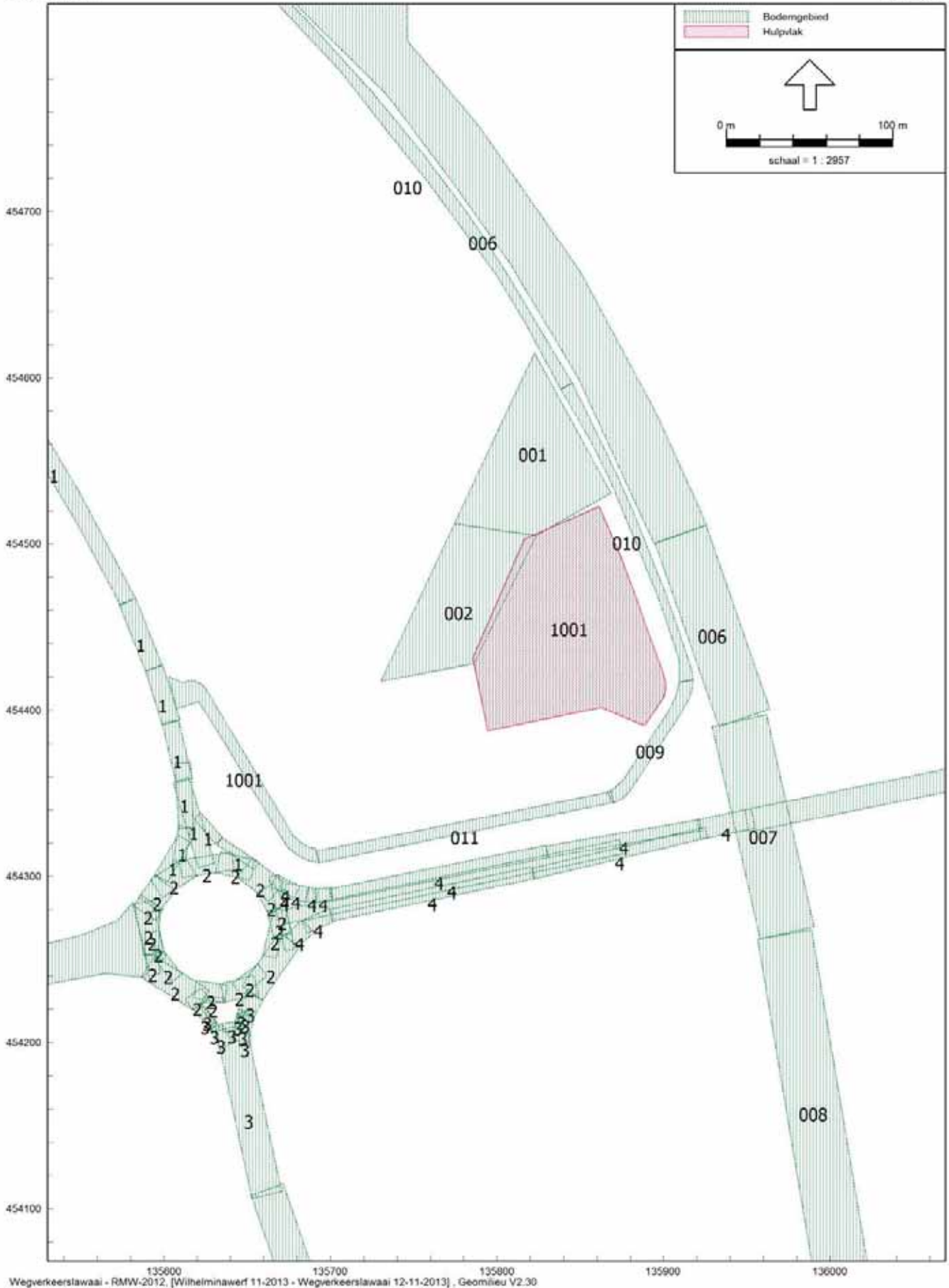
Parallelweg OdO/KW		dag	avond	nacht	N totaal
mvt					2000
uur percentage		6,7%	3,2%	0,8%	100,0%
lv		95,5%	96,7%	93,1%	
mv		3,3%	2,5%	5,6%	
zv		1,2%	0,7%	1,4%	

	A+B		A		B	
	dag	avond	dag	nacht	dag	nacht
mvt						
lv	1641	267	134			
mv	57	7	8			
zv	20	2	2			
bussen	0	0	0			
	2138	1718	276	144		



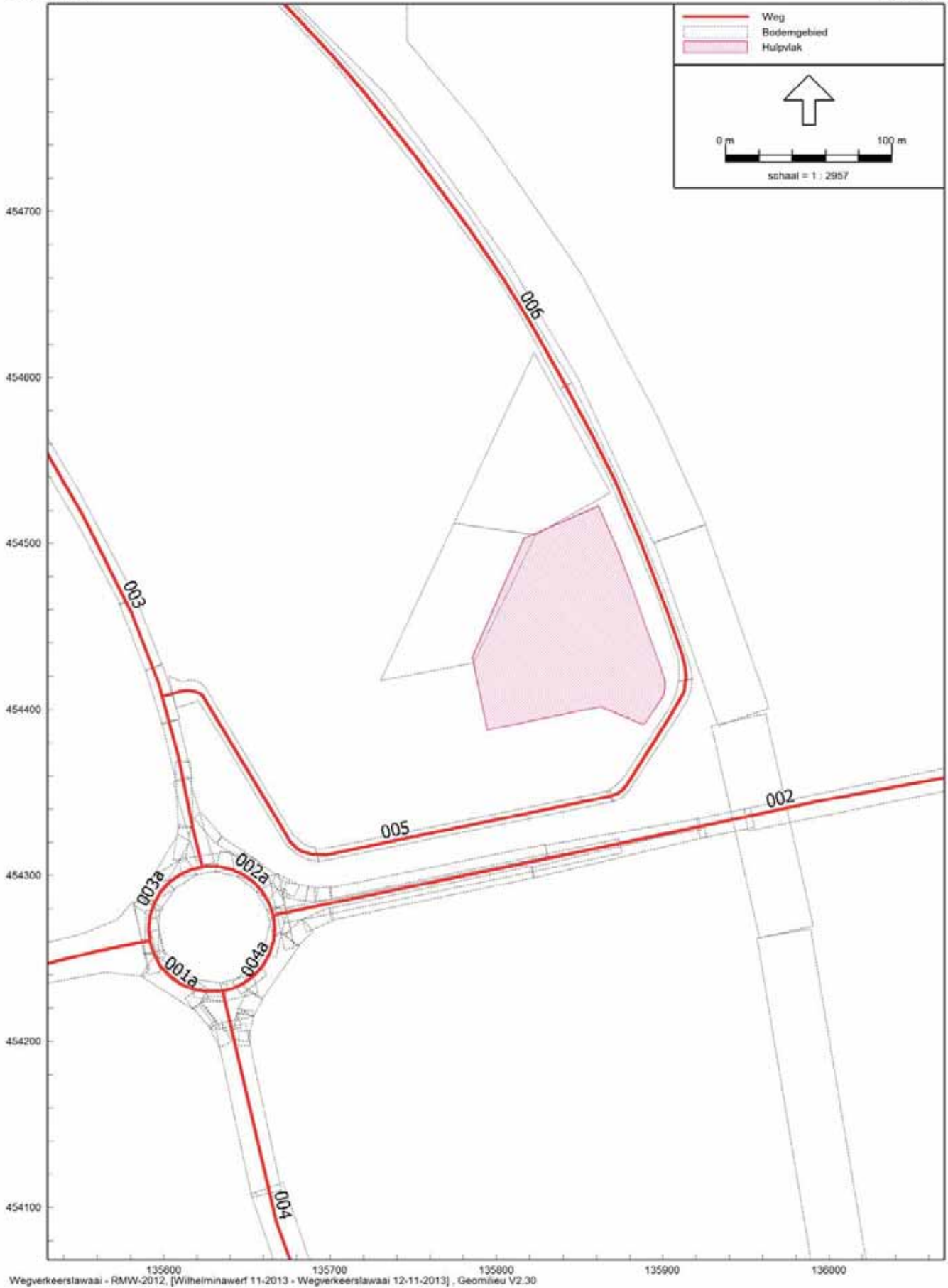
Wegverkeerstaal - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerstaal 12-11-2013], Geomilieu V2.30

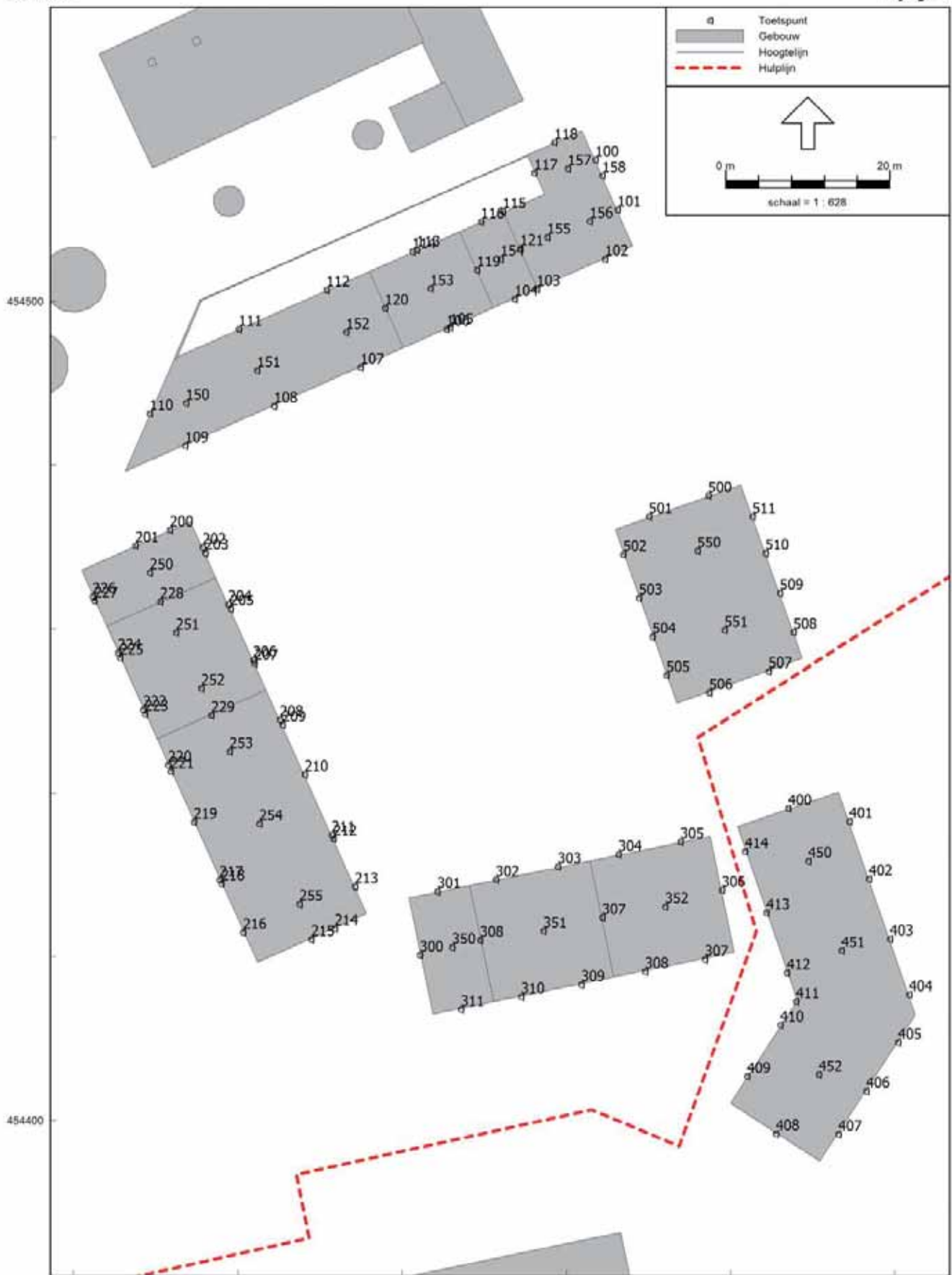
invoergegevens

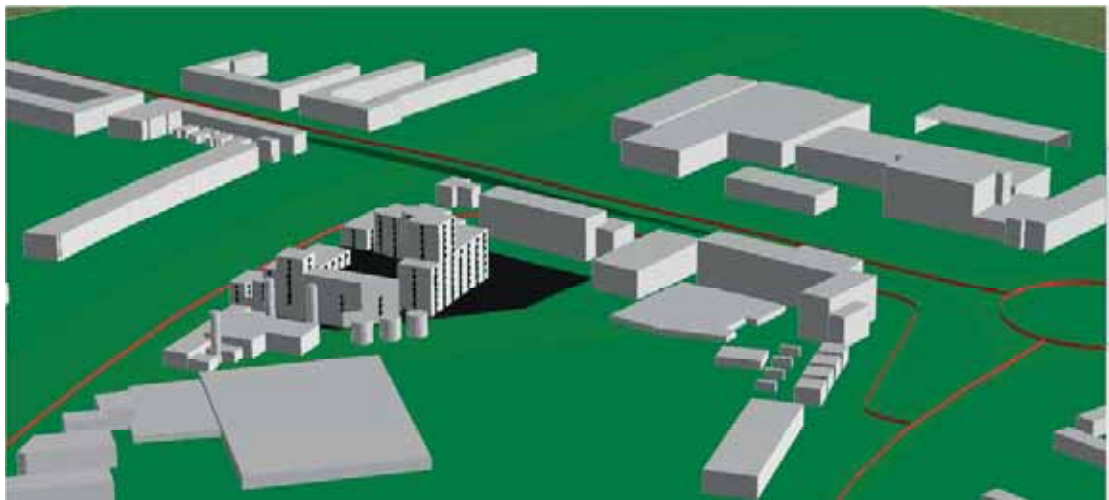
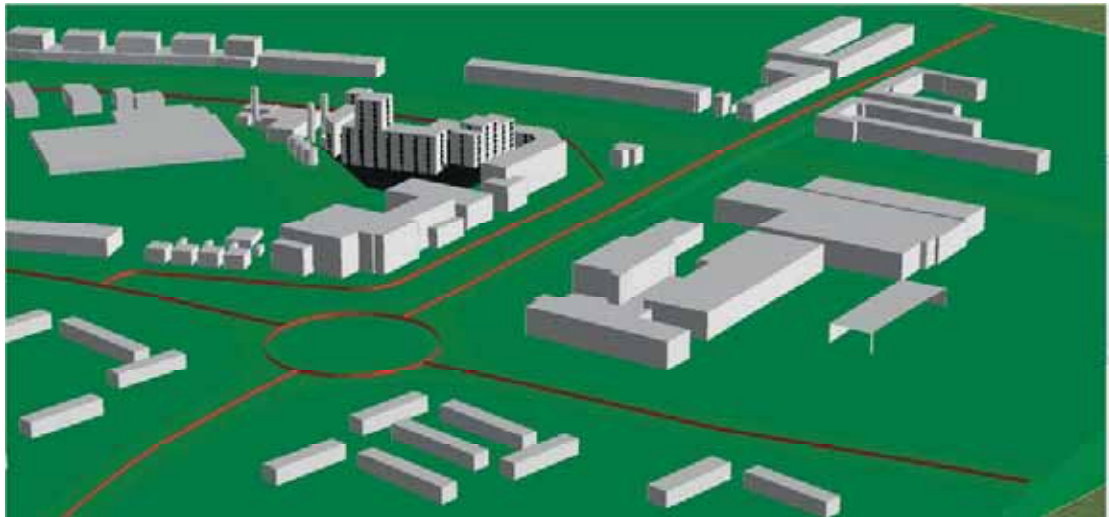
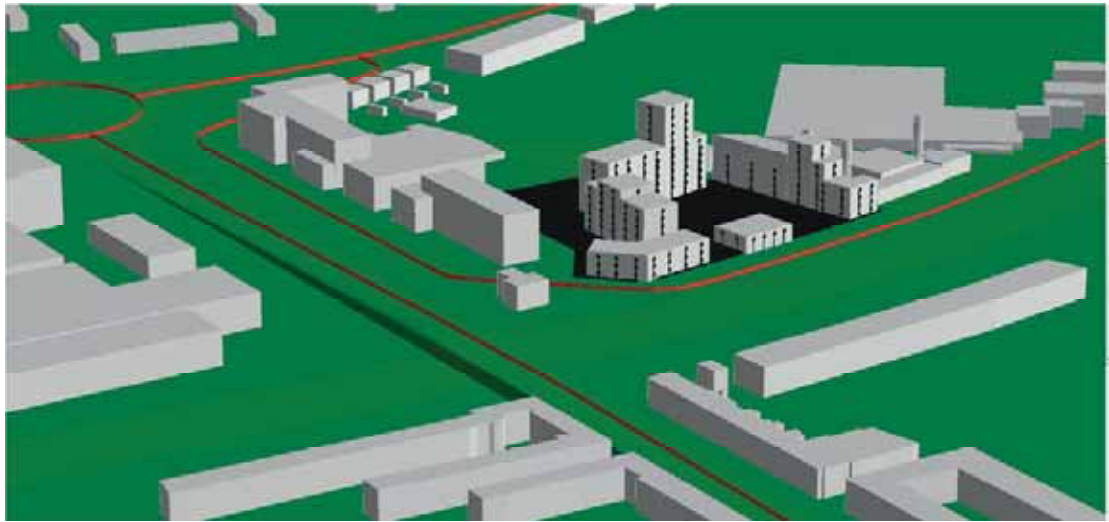


Wegverkeerstaal - RMW-2012, [Wilhelminawerf 11-2013 - Wegverkeerstaal 12-11-2013], Geomilieu V2.30

invoergegevens







Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
100	APP 1-10-21-32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
101	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
102	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
103	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
104	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
105	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	Relatief	1,50	4,50	7,50	1,50	13,50	16,50	Ja
106	APP 59-60/61-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
107	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
108	APP 9-18/19-29/30-40/41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
109	APP x-20-31-42	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
110	APP x-20-31-42	Relatief	--	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
111	APP 9-18/19-29/30-40/41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
112	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
113	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	Relatief	1,50	4,50	7,50	1,50	13,50	16,50	Ja
114	APP 59-60/61-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
115	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
116	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
117	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
118	APP 2-11-22-33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	--	--	Ja
119	APP 59-61	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
120	APP 60-62	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
121	APP 43-51	Relatief	13,50	16,50	--	--	--	--	Ja
150	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
151	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
152	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
153	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
154	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
155	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
156	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
157	dak blok A	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
158	Blok A A3.41, slaapkamer	Relatief	10,50	--	--	--	--	--	Ja
200	Blok B - # 1 (zijgevel)	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
201	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
202	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
203	Blok B - # 39 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
204	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
205	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
206	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
207	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
208	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
209	Blok B - # 42 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
210	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
211	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
212	Blok B - # 44 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
213	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
214	Blok B - # 3 (zijgevel)	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
215	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
216	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
217	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
218	Blok B - # 44 (achtergevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
219	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
220	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
221	Blok B - # 42 (voorgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
222	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
223	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
224	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
225	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
226	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
227	Blok B - # 39 (achtergevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
228	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
229	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	Relatief	22,50	25,50	28,50	31,50	34,50	--	Ja
250	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
251	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
252	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
253	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
254	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
255	dak blok B	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
300	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
301	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
302	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
303	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
304	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
305	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
306	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
307	Blok D - # 29 (zijgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
307	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
308	Blok D - # 29 (zijgevel)	Relatief	19,50	--	--	--	--	--	Ja
308	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	--	Ja
309	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
310	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	19,50	Ja
311	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
350	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
351	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
352	dak blok D	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
400	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
401	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
402	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
403	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
404	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
405	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
406	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
407	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
408	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
409	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
410	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
411	Blok E - # 7-13-19 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
412	Blok E - # 6-12-18 (achtergevel)	Relatief	4,50	7,50	10,50	--	--	--	Ja
413	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
414	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
450	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
451	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
452	dak blok E	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
500	Blok C, app noord (noordgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
501	Blok C, app noord (noordgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
502	Blok C, app noord (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
503	Blok C, app noord (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
504	Blok C, app zuid (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
505	Blok C, app zuid (westgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
506	Blok C, app zuid (zuidgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
507	Blok C, app zuid (zuidgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
508	Blok C, app zuid (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
509	Blok C, app zuid (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
510	Blok C, app noord (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
511	Blok C, app noord (oostgevel)	Relatief	--	4,50	--	--	--	--	Ja
550	dak blok C	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja
551	dak blok C	Relatief aan onderliggend item	0,10	--	--	--	--	--	Ja

Model: Wegverkeerslawaaï 12-11-2013  
 Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maatveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	kantoor	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	kantoor	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	woning	8,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15	woning	8,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24	kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaaai 12-11-2013  
 Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maatveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
17	kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
014	woning	3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
015	woning	4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
016	loods	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
308	Blok C	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
307	Blok E	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
312	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
313	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
314	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
315	Koningin Wilhelminalaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
316	Egginklaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
317	Egginklaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
318	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
319	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
320	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
321	Overste den Oudenlaan	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7a	Parkeergarage	2,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
400	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
401	Woningen	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
402	Woningen	9,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
403	Woning	3,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
404	Woning	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
407	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
408	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
406	Woningen	10,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	22,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Kantoor	12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslaaai 12-11-2013  
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
(hoofdgroep)  
Groep: Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
22	Woningen	8,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
410	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
411	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
412	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
413	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
414	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
415	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
416	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
417	Woningen	6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
418	Woningen	4,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
419	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
420	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
421	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
422	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
420	Woningen	13,50	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
303	Blok B	21,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
304	Blok B	36,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
305	Blok D	18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
306	Blok D	21,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	HWC Kanaleneiland bouwdeel 1	5,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002	HWC Kanaleneiland bouwdeel 2	3,50	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
003	HWC Kanaleneiland bouwdeel 3	7,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
004	HWC Kanaleneiland bouwdeel 4	7,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
005	HWC Kanaleneiland bouwdeel 5	5,80	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
006	HWC Kanaleneiland bouwdeel 6	3,70	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
007	HWC Kanaleneiland bouwdeel 7	3,70	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
008	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
009	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
010	HWC Kanaleneiland schoorsteen	20,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
011	HWC Kanaleneiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30

Model: Wegverkeerslaaai 12-11-2013  
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
(hoofdgroep)  
Groep: Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
012	HWC Kanaleiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
013	HWC Kanaleiland tank	8,00	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
015	HWC Kanaleiland aanzuigrooster	7,10	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
016	HWC Kanaleiland aanzuigrooster	7,10	1,90	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		18,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001		6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002		6,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1		24,00	1,90	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Wegverkeerslawaaï 12-11-2013  
 Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
3	Europalaan Noord	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00

Model: Wegverkeerslaaai 12-11-2013  
 Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
2	rotonde	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
5	Batijelaan	0,00
006	water	0,00
007	water	0,00
008	water	0,00

Model: Wegverkeerslawaaï 12-11-2013  
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

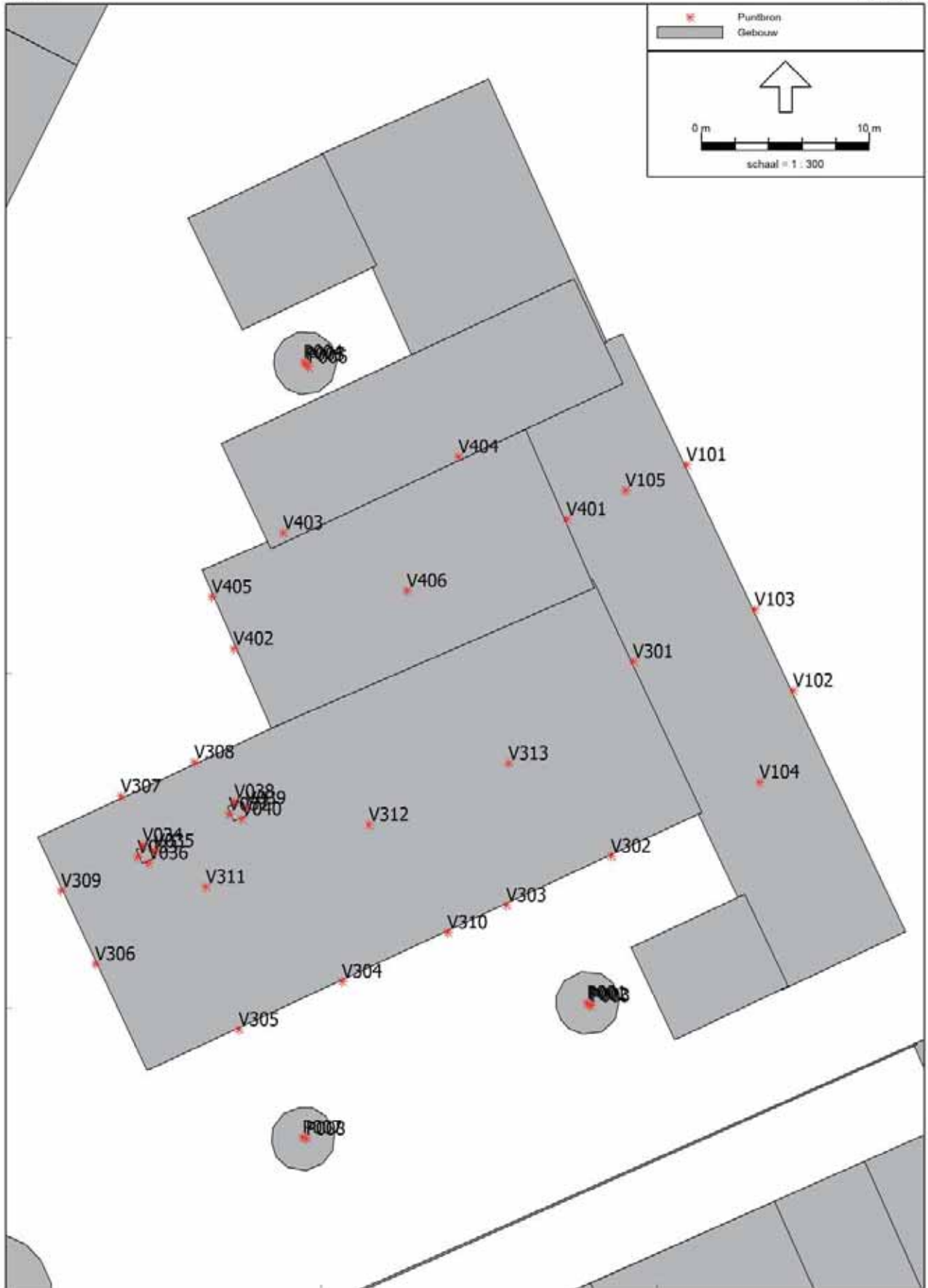
Naam	Omschr.	Bf
009	kanaalweg	0,00
010	kanaalweg	0,00
011	kanaalweg	0,00
1001	Kanaalweg	0,00
1001	kanaalweg 59 bodem	0,00
001	centrale	0,20
002	centrale	0,00
1	Overste den Oudenlaan	0,00
008	Koningin Wilhelminalaan	0,00
006	Water	0,00
4	koningin Wilhelminalaan oost	0,00
010	Kanaalweg	0,00

Model: Wegverkeerslaaai 2-2015  
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hbron	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
006	Kanaalweg	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	500,00	6,70	3,20
005	Parallelweg	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2000,00	6,70	3,20
003a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
002a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
004a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
003	Overste den Oudenlaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18092,00	6,40	3,80
004	Europalaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10884,00	6,10	4,30
004a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
003a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
002a	Rotonde	0,75	W0	Referentiewegdek	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9279,00	6,40	3,90
001	Koningin Wilhelminalaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	14280,00	6,50	3,70
002	Baalijelaan	0,75	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50	50	50	50	50	18557,00	6,40	3,90

Model: Wegverkeerslaaai 2-2015  
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
006	0,80	95,50	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
005	0,80	95,50	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
002a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
004a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003	1,00	89,30	90,80	88,90	9,70	8,60	9,90	1,00	0,60	1,30
004	1,10	90,10	93,40	89,30	8,40	6,10	9,40	1,50	0,60	1,30
004a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
003a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
002a	1,00	95,70	96,70	93,10	3,30	2,50	5,60	1,20	0,70	1,40
001	1,00	90,40	91,20	87,30	8,40	8,10	11,10	1,20	0,70	1,60
002	1,00	95,70	97,50	95,00	3,00	1,90	3,70	1,30	0,60	1,40



Model: HWC versie 12-11-2013  
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Type	Cb(u)(D)
P001	Schoorsteen ketel 1	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P002	Schoorsteen ketel 2	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P003	Schoorsteen ketel 3	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P004	Schoorsteen ketel 4	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P005	Schoorsteen ketel 5	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P006	Schoorsteen ketel 6	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P007	Schoorsteen ketel 7	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
P008	Schoorsteen ketel 8	41,00	Eigen waarde	Normale puntbron	12,000
V301	Oostgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V401	Oostgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V102	Oostgevel 1	4,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V101	Oostgevel 1	4,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V404	Noordgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V307	Noordgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V308	Noordgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V403	Noordgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V402	Westgevel 4	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V309	Deur westgevel 3	2,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V304	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V306	Westgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V310	Deur zuidgevel 3	1,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V305	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V303	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V302	Zuidgevel 3	5,20	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	0,40	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V311	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V312	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V313	Dak ketelruimte 3	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V406	Dak ketelruimte 4	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V104	Dak 1	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V105	Dak 1	0,10	Relatief aan onderliggend item	Uitstralend dak HMRI-II.8	12,000
V103	Oostgevel 1 deur	2,00	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000
V405	Westgevel 4 deur	1,50	Eigen waarde	Uitstralende gevel	12,000

Model: HWC versie 12-11-2013  
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
P001	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P002	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P003	4,000	8,000	62,90	76,40	69,40	65,30	64,50	67,70	64,60	64,30	47,10	78,58
P004	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P005	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P006	4,000	8,000	54,90	64,30	70,70	72,40	64,30	67,60	65,20	59,30	46,50	76,51
P007	4,000	0,400	51,40	76,20	74,30	76,90	61,00	63,50	62,40	55,40	52,60	80,92
P008	4,000	0,400	51,40	76,20	74,30	76,90	61,00	63,50	62,40	55,40	52,60	80,92
V301	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V401	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V102	4,000	8,000	39,50	44,80	48,10	45,80	47,60	45,90	52,10	65,20	42,40	65,72
V101	4,000	8,000	39,50	44,80	48,10	45,80	47,60	45,90	52,10	65,20	42,40	65,72
V404	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V307	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V308	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V403	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V402	4,000	8,000	43,90	63,80	65,30	59,80	67,20	65,90	65,00	60,60	47,40	73,07
V309	4,000	8,000	34,10	50,80	51,10	45,20	57,00	63,90	54,50	51,20	39,90	65,64
V304	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V306	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V310	4,000	8,000	42,50	56,80	54,50	44,80	53,70	55,60	43,90	38,30	26,30	61,58
V305	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V303	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V302	4,000	8,000	46,40	68,00	63,80	56,20	63,90	64,60	60,00	50,70	41,20	71,94
V033	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V036	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V035	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V034	4,000	0,400	--	52,10	52,80	51,60	55,40	56,90	55,20	54,20	51,10	63,13
V037	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V038	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V039	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V040	4,000	0,400	--	47,80	53,40	50,80	55,40	56,40	57,00	56,50	52,70	63,65
V311	4,000	8,000	50,00	53,90	51,50	52,20	56,60	52,80	44,30	36,00	22,40	61,24
V312	4,000	8,000	54,70	67,00	64,90	64,90	72,50	65,10	54,10	46,70	30,90	75,16
V313	4,000	8,000	54,70	67,00	64,90	64,90	72,50	65,10	54,10	46,70	30,90	75,16
V406	4,000	8,000	55,90	68,30	66,20	66,20	73,70	66,40	55,30	47,90	32,20	76,40
V104	4,000	8,000	34,30	38,60	41,90	43,50	46,40	43,70	43,90	48,00	20,20	53,07
V105	4,000	8,000	34,30	38,60	41,90	43,50	46,40	43,70	43,90	48,00	20,20	53,07
V103	4,000	8,000	29,70	40,00	47,00	38,50	45,90	52,60	51,80	60,60	35,70	62,02
V405	4,000	8,000	43,30	61,40	58,70	47,30	56,70	57,70	49,90	47,20	32,90	65,32

**Bijlage 3: Resultaten wegverkeerslawaai**

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan  
 Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	29,9	27,4	22,0	31,1
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	30,0	27,6	22,1	31,3
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	29,8	27,4	21,9	31,1
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	18,3	16,0	11,0	19,9
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	29,2	26,7	21,2	30,4
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	29,2	26,7	21,3	30,4
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	29,0	26,5	21,1	30,2
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	18,7	16,4	11,4	20,3
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	32,3	29,9	24,4	33,6
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	33,5	31,0	25,7	34,8
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	33,7	31,3	26,0	35,0
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	33,7	31,2	25,9	35,0
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	32,6	30,1	24,7	33,9
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	33,7	31,2	25,9	35,0
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	34,0	31,5	26,2	35,3
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	33,9	31,5	26,2	35,3
104_A	APP 43-51	13,50	34,4	32,0	26,6	35,7
104_B	APP 43-51	16,50	34,9	32,5	27,1	36,2
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	35,4	33,0	27,5	36,7
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	35,8	33,4	27,9	37,1
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	35,7	33,3	27,9	37,0
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	35,4	33,0	27,5	36,7
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	36,0	33,6	28,2	37,3
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	36,5	34,1	28,7	37,8
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	37,3	34,8	29,4	38,5
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,5	36,1	30,6	39,8
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	36,0	33,5	28,1	37,3
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	36,7	34,2	28,8	37,9
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,8	34,3	28,9	38,1
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,0	34,5	29,1	38,3
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	34,6	32,1	26,7	35,9
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	36,1	33,6	28,2	37,4
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	36,4	33,9	28,5	37,7
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	36,6	34,1	28,7	37,9
109_B	APP x-20-31-42	4,50	35,0	32,6	27,2	36,3
109_C	APP x-20-31-42	7,50	36,0	33,5	28,2	37,3
109_D	APP x-20-31-42	10,50	36,7	34,3	28,9	38,0
110_B	APP x-20-31-42	4,50	36,7	34,3	28,9	38,0
110_C	APP x-20-31-42	7,50	38,0	35,5	30,1	39,2
110_D	APP x-20-31-42	10,50	40,5	38,1	32,6	41,8
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	25,8	23,3	17,9	27,1
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	29,0	26,5	21,1	30,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	34,8	32,3	26,8	36,0
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	37,9	35,5	29,9	39,1
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	27,2	24,7	19,3	28,5
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	30,1	27,6	22,2	31,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,4	33,9	28,4	37,6
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	38,2	35,8	30,2	39,5
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,9	24,3	19,0	28,1
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	29,0	26,5	21,1	30,2
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	32,7	30,2	24,7	33,9
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,9	24,3	19,0	28,1
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	34,3	31,8	26,3	35,5
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	35,5	33,0	27,5	36,7
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	36,4	34,0	28,4	37,7
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,0	35,6	30,0	39,3
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	27,1	24,6	19,2	28,4
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	29,5	27,0	21,6	30,8
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	34,8	32,4	26,9	36,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	36,7	34,2	28,7	37,9
116_A	APP 43-51	13,50	36,4	34,0	28,4	37,6
116_B	APP 43-51	16,50	37,3	34,9	29,3	38,6
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	28,0	25,5	20,1	29,3
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	29,6	27,1	21,7	30,9
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	34,4	32,0	26,5	35,7
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	36,6	34,2	28,7	37,9
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	30,7	28,3	22,8	32,0
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	32,0	29,5	24,0	33,2
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	34,4	32,0	26,4	35,7
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	34,3	31,8	26,3	35,5
119_A	APP 59-61	19,50	--	--	--	--
119_B	APP 59-61	22,50	--	--	--	--
120_A	APP 60-62	19,50	39,3	36,9	31,4	40,6
120_B	APP 60-62	22,50	41,0	38,6	33,1	42,3
121_A	APP 43-51	13,50	10,9	8,8	3,6	12,5
121_B	APP 43-51	16,50	--	--	--	--
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	37,7	35,2	29,7	38,9
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	38,0	35,5	30,0	39,2
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	37,7	35,3	29,7	38,9
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	38,2	35,8	30,2	39,5
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	38,9	36,5	30,9	40,1
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	39,7	37,2	31,7	40,9
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	40,5	38,1	32,5	41,7
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	22,5	20,0	14,9	23,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	23,2	20,8	15,7	24,6
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	23,7	21,5	16,2	25,2
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	24,2	21,9	16,7	25,7
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	24,5	22,3	17,0	26,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	20,6	18,0	12,6	21,8
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	24,1	21,6	16,1	25,3
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	25,6	23,1	17,9	26,9
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	26,2	23,8	18,5	27,6
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	26,5	24,0	18,8	27,8
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	26,2	23,8	18,6	27,6
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	21,6	19,1	13,7	22,9
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	29,1	26,7	21,2	30,4
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	30,8	28,4	22,8	32,1
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	31,4	29,0	23,5	32,7
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	--	--	--	--
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	--	--	--	--
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	--	--	--	--
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	23,8	21,4	16,3	25,2
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	25,6	23,5	18,2	27,2
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	26,1	23,9	18,6	27,6
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	25,7	23,6	18,2	27,2
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	15,7	13,3	7,8	17,0
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	24,7	22,2	16,7	25,9
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	26,4	24,0	18,4	27,6
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	27,0	24,5	19,0	28,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	--	--	--	--
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	--	--	--	--
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	--	--	--	--
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	26,4	24,2	18,9	27,9
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	26,6	24,4	19,1	28,1
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	28,4	26,2	20,9	29,9
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	28,9	26,6	21,3	30,3
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	28,2	26,0	20,7	29,7
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	14,3	12,3	7,0	15,9
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	20,9	19,0	13,5	22,5
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	30,2	27,9	22,5	31,6
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	31,1	28,7	23,4	32,4
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	31,7	29,3	24,0	33,1
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	30,3	28,0	22,7	31,8
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	15,3	13,2	8,0	16,9
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	21,5	19,5	14,1	23,1
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	28,3	25,8	20,4	29,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan  
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	28,5	26,0	20,6	29,8
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	29,2	26,7	21,3	30,5
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	30,4	28,0	22,7	31,7
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	28,5	26,1	20,9	29,9
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	21,1	19,0	13,7	22,7
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	29,3	27,3	21,9	30,8
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	29,4	26,9	21,5	30,7
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	28,7	26,3	20,9	30,0
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	29,0	26,6	21,2	30,3
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	28,3	25,9	20,7	29,7
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	30,6	28,5	23,3	32,2
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	32,0	29,8	24,5	33,5
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	32,5	30,1	24,7	33,8
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	33,9	31,5	26,1	35,2
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	34,1	31,7	26,3	35,4
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	35,5	33,1	27,7	36,8
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	38,7	36,3	31,0	40,1
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	40,3	37,9	32,6	41,6
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	40,1	37,7	32,4	41,5
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	40,2	37,8	32,3	41,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	39,8	37,3	31,8	41,0
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	40,2	37,7	32,2	41,4
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,0	43,2
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	42,7	40,3	34,8	44,0
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	43,6	41,2	35,8	44,9
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	40,7	38,2	32,8	42,0
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	39,5	37,1	31,7	40,8
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	40,2	37,7	32,3	41,5
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	41,9	39,5	34,0	43,2
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	42,8	40,4	34,9	44,1
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	43,7	41,3	35,8	45,0
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	39,9	37,5	32,0	41,2
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	40,5	38,0	32,6	41,7
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	42,2	39,7	34,3	43,4
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	42,9	40,5	35,0	44,2
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	43,8	41,3	35,9	45,0
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,3	37,8	32,3	41,5
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,2	37,7	32,2	41,4
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	39,8	37,3	31,9	41,0
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	40,4	37,9	32,4	41,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	42,2	39,7	34,3	43,5
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	42,9	40,4	35,0	44,1
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	43,6	41,2	35,7	44,9
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	40,5	38,1	32,6	41,8
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,3	37,8	32,4	41,6
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	40,9	38,4	33,0	42,2
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	42,7	40,2	34,7	43,9
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	43,3	40,9	35,4	44,6
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	44,0	41,6	36,1	45,3
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	44,6	42,1	36,6	45,8
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	45,1	42,6	37,1	46,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	45,0	42,6	37,1	46,3
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	45,0	42,6	37,1	46,3
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	45,5	43,2	37,7	46,8
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	41,0	38,5	33,1	42,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	40,7	38,2	32,8	42,0
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	41,2	38,7	33,2	42,4
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	42,6	40,1	34,6	43,8
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	43,3	40,8	35,4	44,5
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	44,1	41,6	36,1	45,3
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	44,6	42,1	36,6	45,8
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	45,0	42,6	37,1	46,2
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	45,0	42,6	37,1	46,3
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	45,2	42,8	37,2	46,4
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	45,4	43,1	37,5	46,7
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	40,4	37,9	32,4	41,6
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	40,1	37,6	32,2	41,3
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	40,5	38,0	32,6	41,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	41,8	39,4	33,9	43,1
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	42,6	40,2	34,7	43,9
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	35,9	45,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	41,1	38,7	33,2	42,4
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	42,1	39,6	34,1	43,3
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	41,8	39,3	33,8	43,0
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	42,1	39,7	34,1	43,3
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	42,4	40,0	34,4	43,7
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	39,5	37,1	31,6	40,8
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	40,1	37,6	32,2	41,4
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	40,4	38,0	32,6	41,7
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	40,1	37,8	32,4	41,5
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	40,8	38,5	33,1	42,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	35,2	32,7	27,3	36,5
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	35,2	32,8	27,4	36,5
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	35,0	32,6	27,1	36,3
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	35,7	33,3	27,9	37,0
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	37,5	35,2	29,7	38,9
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	39,1	36,8	31,4	40,5
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	23,4	20,9	15,5	24,7
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	23,9	21,4	16,0	25,2
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	24,7	22,2	16,7	25,9
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	25,0	22,5	17,0	26,2
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	20,6	18,1	12,6	21,8
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	23,0	20,4	15,0	24,2
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	22,6	20,0	14,7	23,8
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	21,0	18,5	13,1	22,2
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	21,3	18,7	13,4	22,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	21,0	18,5	13,1	22,2
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	24,2	21,7	16,3	25,5
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	29,2	26,7	21,3	30,5
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	23,9	21,4	16,0	25,2
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	25,0	22,6	17,1	26,3
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	25,6	23,1	17,6	26,8
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	21,4	18,9	13,5	22,7
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	24,2	21,7	16,3	25,4
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	27,9	25,4	20,0	29,2
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	22,1	19,6	14,2	23,3
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	22,6	20,0	14,7	23,8
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	25,0	22,5	17,1	26,2
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	25,4	22,9	17,4	26,7
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	21,4	18,9	13,5	22,6
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	24,0	21,5	16,1	25,3
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	27,3	24,9	19,4	28,6
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	27,4	24,9	19,5	28,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	27,3	24,9	19,4	28,6
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	21,1	18,6	13,2	22,3
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	23,7	21,3	15,9	25,0
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	24,4	21,9	16,7	25,7
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	26,3	23,8	18,6	27,6
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	32,0	29,6	24,4	33,4
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	25,7	23,2	18,2	27,1
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	--	--	--	--
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	--	--	--	--
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	34,5	32,0	26,6	35,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaai 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan  
Groepsreductie: Ja

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	34,5	32,0	26,7	35,8	
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	35,1	32,7	27,4	36,4	
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	34,4	31,9	26,6	35,7	
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	35,1	32,7	27,3	36,4	
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	40,9	38,7	33,2	42,3	
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	32,8	30,3	25,0	34,1	
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	33,0	30,6	25,2	34,4	
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	34,7	32,3	27,0	36,1	
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	34,3	31,8	26,5	35,6	
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	35,7	33,2	27,9	37,0	
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	32,9	30,4	25,1	34,2	
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	33,2	30,7	25,4	34,5	
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,3	
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	34,7	32,3	27,0	36,0	
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	36,4	34,0	28,7	37,8	
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	39,3	36,9	31,6	40,6	
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	33,2	30,7	25,3	34,5	
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	33,5	31,1	25,8	34,9	
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,3	32,8	27,5	36,6	
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	35,5	33,1	27,8	36,9	
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	37,5	35,1	29,8	38,9	
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	39,9	37,6	32,2	41,3	
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	32,6	30,1	24,7	33,9	
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	32,7	30,2	24,9	34,0	
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	33,1	30,7	25,4	34,5	
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,2	
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	36,2	33,9	28,6	37,6	
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	38,2	36,0	30,6	39,7	
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	24,0	21,5	16,1	25,3	
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	27,9	25,4	19,9	29,1	
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	28,2	25,7	20,2	29,5	
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	30,7	28,4	23,2	32,2	
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	31,5	29,1	23,9	32,9	
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	31,6	29,2	24,0	33,0	
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	31,0	28,6	23,5	32,4	
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	31,8	29,4	24,2	33,2	
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	31,9	29,5	24,3	33,3	
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	32,3	29,8	24,7	33,7	
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	32,5	30,1	24,9	33,9	
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	33,0	30,5	25,3	34,4	
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,4	33,4	
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	32,6	30,1	25,0	34,0	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	33,2	30,7	25,6	34,6
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	31,9	29,4	24,2	33,2
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	33,9	31,4	26,1	35,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	34,6	32,2	26,9	35,9
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,3	33,3
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	34,0	31,6	26,3	35,3
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	34,9	32,5	27,2	36,3
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	30,4	27,9	22,8	31,8
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	31,2	28,8	23,6	32,6
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	34,2	31,8	26,5	35,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	33,3	30,8	25,4	34,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	33,1	30,7	25,3	34,4
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	33,6	31,2	25,7	34,9
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	33,5	31,1	25,6	34,8
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	33,5	31,1	25,6	34,8
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	33,4	31,0	25,5	34,7
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	28,8	26,3	21,1	30,1
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	30,0	27,5	22,2	31,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	30,9	28,4	23,1	32,2
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	32,9	30,4	25,0	34,2
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	32,6	30,2	24,8	33,9
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	33,1	30,6	25,2	34,4
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	32,5	30,0	24,6	33,8
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	32,9	30,5	25,1	34,2
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	33,1	30,6	25,2	34,4
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	26,4	23,9	18,6	27,7
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	26,4	23,9	18,7	27,7
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	26,7	24,2	19,0	28,1
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	24,9	22,4	17,1	26,2
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	24,6	22,1	16,8	25,9
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	24,5	22,0	16,8	25,8
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	25,4	22,9	17,5	26,7
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	27,8	25,4	19,9	29,1
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	25,5	23,0	17,8	26,8
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	29,6	27,2	21,8	30,9
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	25,4	22,9	17,7	26,8
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	25,9	23,4	18,1	27,2
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	27,7	25,4	20,2	29,2
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	26,8	24,4	19,3	28,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	28,4	25,9	20,5	29,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	21,9	19,5	14,4	23,4
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	25,9	23,4	18,1	27,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Europalaan - Ov. den. Oudenlaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	27,7	25,3	19,9	29,0

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: kanaalweg - parallelweg  
 Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	46,5	43,1	37,5	47,1
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	46,7	43,3	37,7	47,3
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	46,4	43,0	37,5	47,1
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	46,1	42,7	37,1	46,7
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	46,5	43,1	37,5	47,2
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	46,7	43,3	37,7	47,3
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	46,5	43,1	37,5	47,1
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	46,1	42,7	37,1	46,7
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	39,2	33,6	43,2
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,9	39,5	34,0	43,6
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,8	39,5	33,9	43,5
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	42,5	39,1	33,5	43,2
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	40,0	36,6	31,0	40,6
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	40,9	37,5	31,9	41,6
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	41,0	37,6	32,0	41,6
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	40,8	37,4	31,9	41,5
104_A	APP 43-51	13,50	40,2	36,8	31,2	40,9
104_B	APP 43-51	16,50	40,3	36,8	31,3	40,9
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,6	34,2	28,7	38,3
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	38,9	35,5	30,0	39,6
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	39,1	35,7	30,1	39,8
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,6	34,2	28,7	38,3
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	38,8	35,4	29,9	39,5
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	39,0	35,6	30,0	39,7
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	39,1	35,7	30,2	39,8
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	38,9	35,5	29,9	39,6
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	35,7	32,3	26,7	36,3
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	37,0	33,5	28,0	37,6
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	37,2	33,8	28,2	37,8
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,3	33,9	28,3	38,0
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	34,3	30,9	25,3	34,9
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	35,1	31,7	26,2	35,8
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	35,7	32,3	26,7	36,3
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	35,9	32,5	26,9	36,5
109_B	APP x-20-31-42	4,50	33,4	30,0	24,5	34,1
109_C	APP x-20-31-42	7,50	34,5	31,1	25,6	35,2
109_D	APP x-20-31-42	10,50	34,7	31,3	25,8	35,4
110_B	APP x-20-31-42	4,50	25,7	22,3	16,8	26,4
110_C	APP x-20-31-42	7,50	27,6	24,2	18,6	28,2
110_D	APP x-20-31-42	10,50	28,8	25,4	19,8	29,5
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	18,4	15,0	9,6	19,1
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	22,4	18,9	13,6	23,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: kanaalweg - parallelweg  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	28,1	24,7	19,1	28,7
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	31,0	27,6	22,0	31,7
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	19,4	15,9	10,5	20,0
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	23,7	20,2	14,8	24,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	29,8	26,4	20,9	30,5
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	33,9	30,5	25,0	34,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	20,1	16,6	11,3	20,8
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	24,6	21,1	15,7	25,2
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	32,7	29,3	23,7	33,4
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	20,1	16,6	11,3	20,8
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,6	34,2	28,6	38,3
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	37,7	34,3	28,7	38,3
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	37,6	34,2	28,6	38,2
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	37,5	34,1	28,5	38,2
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	20,4	16,9	11,5	21,1
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	24,3	20,8	15,4	25,0
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	35,8	32,4	26,8	36,5
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	37,4	34,0	28,4	38,1
116_A	APP 43-51	13,50	38,1	34,7	29,1	38,7
116_B	APP 43-51	16,50	38,3	34,9	29,3	38,9
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	20,2	16,7	11,3	20,8
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	21,2	17,7	12,3	21,9
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	26,4	23,0	17,4	27,1
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	27,3	23,9	18,3	27,9
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,3	38,9	33,3	42,9
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,7	39,3	33,7	43,4
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,5	39,1	33,6	43,2
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	42,2	38,8	33,3	42,9
119_A	APP 59-61	19,50	36,1	32,7	27,2	36,8
119_B	APP 59-61	22,50	40,4	37,0	31,4	41,1
120_A	APP 60-62	19,50	26,2	22,8	17,3	26,9
120_B	APP 60-62	22,50	29,2	25,7	20,2	29,8
121_A	APP 43-51	13,50	37,9	34,5	28,9	38,6
121_B	APP 43-51	16,50	40,6	37,1	31,6	41,2
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	29,6	26,2	20,7	30,3
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	30,8	27,4	21,9	31,5
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	31,8	28,4	22,8	32,4
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	32,1	28,7	23,1	32,7
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,2	28,8	23,3	32,9
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,6	29,1	23,6	33,2
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	33,3	29,9	24,4	34,0
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	33,0	29,6	24,0	33,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaai 2-2015  
LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: kanaalweg - parallelweg  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	34,1	30,7	25,2	34,8
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	35,5	32,1	26,6	36,2
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	35,8	32,4	26,8	36,4
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	36,0	32,6	27,0	36,6
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,3	36,9
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	36,4	33,0	27,4	37,1
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	34,1	30,7	25,2	34,8
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	35,6	32,2	26,7	36,3
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	35,9	32,5	26,9	36,6
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	36,1	32,7	27,1	36,8
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	36,3	32,9	27,4	37,0
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	36,5	33,1	27,5	37,2
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	36,7	33,3	27,7	37,4
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	36,8	33,3	27,8	37,4
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	36,7	33,3	27,7	37,3
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	36,8	33,4	27,8	37,5
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	37,0	33,6	28,1	37,7
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	34,4	31,0	25,4	35,0
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	35,9	32,5	26,9	36,6
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	36,2	32,8	27,3	36,9
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	36,4	33,0	27,4	37,0
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	36,6	33,2	27,6	37,3
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	36,5	33,1	27,6	37,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	36,7	33,3	27,7	37,3
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	37,0	33,6	28,0	37,7
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	37,2	33,8	28,3	37,9
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	34,4	31,0	25,4	35,1
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	35,1	31,7	26,1	35,7
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	36,0	32,6	27,0	36,6
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	36,2	32,8	27,2	36,9
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	36,3	32,9	27,4	37,0
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	36,5	33,1	27,6	37,2
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	36,6	33,2	27,6	37,3
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	34,9	31,5	25,9	35,5
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	35,8	32,4	26,9	36,5
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	36,3	32,8	27,3	36,9
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	36,5	33,1	27,5	37,1
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	36,7	33,3	27,8	37,4
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	36,8	33,4	27,8	37,4
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	32,8	29,4	23,8	33,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: kanaalweg - parallelweg  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	33,9	30,5	24,9	34,5
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	35,0	31,6	26,0	35,7
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	35,7	32,3	26,7	36,3
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	35,9	32,5	26,9	36,6
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,2	36,9
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	36,3	32,9	27,4	37,0
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	33,8	30,4	24,8	34,4
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	34,8	31,4	25,8	35,4
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	35,1	31,7	26,1	35,7
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	35,2	31,8	26,3	35,9
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	35,5	32,1	26,5	36,1
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	35,8	32,4	26,8	36,4
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	32,8	29,4	23,9	33,5
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	35,3	31,9	26,4	36,0
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	36,4	33,0	27,4	37,0
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	36,7	33,3	27,7	37,3
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	36,7	33,4	27,8	37,4
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	36,8	33,4	27,8	37,5
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	37,0	33,5	28,0	37,6
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	32,9	29,5	24,0	33,6
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	33,7	30,3	24,8	34,4
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	34,2	30,8	25,2	34,9
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	34,6	31,2	25,6	35,2
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	34,9	31,5	25,9	35,5
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	34,7	31,3	25,8	35,4
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	32,2	28,8	23,2	32,9
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	32,5	29,1	23,6	33,2
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	33,2	29,8	24,3	33,9
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	33,8	30,4	24,9	34,5
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	34,2	30,8	25,2	34,9
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	34,4	31,0	25,4	35,1
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	34,6	31,2	25,6	35,2
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	32,1	28,7	23,1	32,8
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	32,9	29,5	24,0	33,6
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	33,6	30,2	24,7	34,3
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	34,4	31,0	25,5	35,1
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	34,9	31,5	25,9	35,6
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	34,8	31,4	25,9	35,5
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	31,9	28,5	22,9	32,5
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	31,9	28,5	23,0	32,6
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	32,7	29,3	23,7	33,3
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	33,4	30,0	24,5	34,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: kanaalweg - parallelweg  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	34,2	30,8	25,2	34,8
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	34,8	31,4	25,9	35,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	34,8	31,4	25,8	35,5
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	32,2	28,8	23,2	32,9
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	32,9	29,5	24,0	33,6
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	33,6	30,2	24,6	34,3
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	34,3	30,9	25,3	34,9
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	34,8	31,4	25,8	35,5
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	35,1	31,6	26,1	35,7
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	35,2	31,8	26,2	35,9
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	35,7	32,3	26,7	36,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	35,3	31,9	26,4	36,0
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	35,5	32,1	26,6	36,2
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	34,7	31,3	25,7	35,3
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	32,1	28,7	23,2	32,8
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	32,7	29,3	23,8	33,4
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	33,3	29,9	24,4	34,0
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	34,1	30,6	25,1	34,7
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	34,6	31,2	25,6	35,3
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	35,0	31,6	26,0	35,6
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	35,5	32,1	26,5	36,1
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	35,8	32,4	26,9	36,5
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	35,5	32,1	26,6	36,2
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	35,5	32,1	26,6	36,2
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	35,7	32,3	26,7	36,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	30,4	27,0	21,5	31,1
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	30,8	27,4	21,8	31,4
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	31,3	27,9	22,4	32,0
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	32,0	28,6	23,1	32,7
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	33,1	29,7	24,2	33,8
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	33,7	30,3	24,8	34,4
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	34,4	31,0	25,4	35,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	30,3	26,9	21,3	30,9
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	33,5	30,1	24,6	34,2
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	33,7	30,3	24,7	34,4
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	33,9	30,5	25,0	34,6
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	34,2	30,8	25,2	34,8
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	34,3	30,8	25,3	34,9
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	36,9	33,5	27,9	37,6
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	36,8	33,4	27,8	37,4
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	37,2	33,8	28,2	37,8
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	37,0	33,5	28,0	37,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: kanaalweg - parallelweg  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	30,4	27,0	21,5	31,1
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	30,8	27,4	21,8	31,4
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	31,5	28,1	22,5	32,1
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	32,1	28,6	23,1	32,7
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	32,3	28,9	23,4	33,0
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	32,6	29,1	23,6	33,2
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	33,2	29,8	24,2	33,8
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	34,2	30,8	25,3	34,9
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	35,0	31,6	26,1	35,7
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	35,4	32,0	26,5	36,1
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	35,6	32,2	26,6	36,2
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	35,7	32,4	26,8	36,4
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	34,7	31,3	25,8	35,4
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	35,4	32,0	26,4	36,0
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,8	32,4	26,9	36,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	36,0	32,6	27,0	36,6
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	36,2	32,8	27,2	36,8
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	36,4	33,0	27,4	37,1
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	36,1	32,7	27,2	36,8
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	36,5	33,1	27,5	37,2
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	36,8	33,4	27,8	37,4
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	36,9	33,5	27,9	37,5
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	37,1	33,7	28,1	37,8
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	37,6	34,2	28,7	38,3
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	36,0	32,6	27,0	36,6
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	37,5	34,1	28,5	38,2
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	37,8	34,4	28,8	38,4
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	37,7	34,3	28,7	38,3
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	37,8	34,4	28,8	38,4
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	38,2	34,8	29,2	38,8
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	38,7	35,3	29,7	39,4
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	39,0	35,6	30,0	39,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	38,8	35,4	29,8	39,4
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	39,0	35,6	30,1	39,7
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	39,5	36,1	30,5	40,2
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	31,1	27,7	22,2	31,8
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	33,3	29,9	24,4	34,0
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	35,6	32,2	26,6	36,2
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	39,2	35,8	30,2	39,8
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	40,5	37,1	31,6	41,2
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	35,7	32,3	26,7	36,3
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	39,3	35,9	30,3	39,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: kanaalweg - parallelweg  
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	39,8	36,4	30,9	40,5
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	40,3	36,9	31,3	40,9
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	41,3	37,9	32,4	42,0
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	42,1	38,7	33,1	42,8
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	30,0	26,6	21,1	30,7
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	41,7	38,3	32,7	42,4
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	42,1	38,7	33,1	42,7
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	42,2	38,8	33,3	42,9
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	42,4	39,0	33,4	43,1
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	42,4	39,0	33,4	43,1
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	42,0	38,6	33,0	42,6
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	42,2	38,8	33,3	42,9
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	42,4	39,0	33,4	43,0
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	42,4	39,0	33,4	43,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	42,2	38,8	33,2	42,9
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	42,2	38,8	33,2	42,8
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	41,1	37,7	32,2	41,8
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	41,4	38,0	32,4	42,0
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	41,5	38,1	32,6	42,2
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	41,5	38,1	32,6	42,2
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	41,4	38,0	32,4	42,0
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	41,2	37,8	32,2	41,8
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	38,4	35,0	29,4	39,1
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	40,0	36,6	31,0	40,7
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	40,4	37,0	31,4	41,1
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	40,6	37,2	31,6	41,2
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	40,6	37,2	31,6	41,3
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	40,5	37,1	31,5	41,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	41,1	37,7	32,1	41,8
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	41,7	38,3	32,7	42,3
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	41,7	38,3	32,8	42,4
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	46,4	43,0	37,4	47,1
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	46,5	43,1	37,6	47,2
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	46,3	42,9	37,3	46,9
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	46,5	43,1	37,5	47,2
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	46,6	43,2	37,6	47,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	46,3	42,9	37,3	47,0
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	46,8	43,4	37,9	47,5
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	46,5	43,1	37,5	47,2
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	46,0	42,6	37,0	46,7
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	47,5	44,1	38,5	48,1
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	47,0	43,6	38,0	47,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: kanaalweg - parallelweg  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	46,3	42,9	37,3	47,0
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	50,9	47,5	42,0	51,6
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	50,5	47,1	41,5	51,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	50,0	46,6	41,0	50,6
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	52,0	48,6	43,0	52,6
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	51,5	48,1	42,5	52,2
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	50,9	47,5	41,9	51,5
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	52,9	49,5	43,9	53,6
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	52,8	49,4	43,9	53,5
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	52,3	48,9	43,3	52,9
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	48,8	45,5	39,9	49,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	49,4	46,0	40,4	50,0
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	49,2	45,8	40,2	49,8
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	34,4	31,0	25,5	35,1
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	35,9	32,5	26,9	36,6
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	36,7	33,3	27,7	37,3
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	30,9	27,5	21,9	31,5
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	31,7	28,2	22,7	32,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	33,4	30,0	24,5	34,1
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	30,4	27,0	21,4	31,0
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	31,0	27,6	22,0	31,6
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	33,5	30,1	24,5	34,2
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	33,5	30,1	24,6	34,2
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	34,5	31,1	25,6	35,2
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	36,3	32,9	27,3	37,0
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	32,9	29,5	23,9	33,5
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	34,4	31,0	25,4	35,0
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	35,4	32,0	26,5	36,1
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	32,1	28,8	23,2	32,8
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	33,5	30,1	24,5	34,1
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	34,2	30,8	25,2	34,8
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	43,1	39,7	34,1	43,8
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	41,3	37,9	32,3	41,9
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	28,3	24,9	19,4	29,0
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	26,4	22,9	17,4	27,0
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	26,6	23,2	17,7	27,3
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	26,4	23,0	17,5	27,1
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	40,8	37,4	31,8	41,4
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	42,5	39,1	33,6	43,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	47,0	43,6	38,0	47,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	47,0	43,6	38,0	47,7
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	47,1	43,7	38,1	47,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: kanaalweg - parallelweg  
Groepsreductie: Ja

Naam

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	47,1	43,7	38,1	47,8

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	42,7	40,2	34,7	43,9
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	42,2	39,7	34,2	43,4
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	42,3	39,9	34,3	43,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	42,7	40,3	34,7	43,9
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	40,2	34,6	43,8
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,1	39,7	34,1	43,4
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	42,4	40,0	34,5	43,7
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	43,0	40,6	35,0	44,2
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	42,6	40,2	34,6	43,8
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	42,4	40,0	34,5	43,7
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	43,2	40,8	35,2	44,5
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	43,9	41,4	35,9	45,1
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	40,1	37,6	32,2	41,3
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	41,9	39,5	34,0	43,2
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	43,0	40,5	35,0	44,2
104_A	APP 43-51	13,50	44,0	41,6	36,1	45,3
104_B	APP 43-51	16,50	44,2	41,8	36,3	45,5
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	40,2	37,7	32,3	41,4
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	42,1	39,7	34,1	43,3
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	39,8	37,3	31,9	41,0
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	44,1	41,7	36,2	45,4
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	44,3	41,9	36,3	45,5
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	44,4	41,9	36,4	45,6
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	44,8	42,4	36,9	46,1
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	37,8	35,2	29,9	39,0
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	39,2	36,7	31,3	40,5
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	41,2	38,7	33,3	42,5
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	42,5	40,0	34,6	43,8
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	38,2	35,7	30,4	39,5
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	39,6	37,1	31,7	40,8
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	40,8	38,4	33,0	42,1
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	42,1	39,6	34,2	43,4
109_B	APP x-20-31-42	4,50	39,0	36,5	31,2	40,3
109_C	APP x-20-31-42	7,50	40,3	37,8	32,5	41,6
109_D	APP x-20-31-42	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8
110_B	APP x-20-31-42	4,50	38,1	35,6	30,3	39,4
110_C	APP x-20-31-42	7,50	38,7	36,1	30,9	40,0
110_D	APP x-20-31-42	10,50	38,0	35,5	30,2	39,3
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	24,5	22,0	16,6	25,8
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	24,2	21,7	16,3	25,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	16,0	13,4	8,2	17,3
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	10,1	7,4	2,4	11,4
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	25,4	22,9	17,6	26,7
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	25,1	22,6	17,3	26,4
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	16,7	14,1	8,9	18,0
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	7,3	4,8	-0,6	8,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,5	24,0	18,7	27,8
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	27,7	25,1	19,9	29,0
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	17,2	14,6	9,3	18,4
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	26,5	24,0	18,7	27,8
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	11,6	9,0	3,7	12,8
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	12,8	10,2	4,9	14,0
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	13,3	10,7	5,4	14,5
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	--	--	--	--
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	26,6	24,1	18,8	27,9
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	27,4	24,8	19,6	28,7
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	21,8	19,3	14,0	23,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	20,9	18,3	13,0	22,2
116_A	APP 43-51	13,50	7,5	4,8	0,0	8,9
116_B	APP 43-51	16,50	9,2	6,5	1,7	10,6
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	27,6	25,1	19,8	28,9
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	27,3	24,7	19,4	28,5
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	25,4	22,8	17,6	26,7
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	27,4	24,8	19,5	28,7
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	23,2	20,6	15,3	24,5
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	21,4	18,8	13,6	22,7
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	17,4	14,8	9,7	18,7
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	14,5	12,0	6,6	15,8
119_A	APP 59-61	19,50	43,6	41,1	35,6	44,8
119_B	APP 59-61	22,50	43,6	41,1	35,6	44,8
120_A	APP 60-62	19,50	36,4	33,9	28,7	37,7
120_B	APP 60-62	22,50	38,2	35,6	30,3	39,4
121_A	APP 43-51	13,50	43,3	40,8	35,3	44,5
121_B	APP 43-51	16,50	43,3	40,9	35,4	44,6
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	29,3	26,8	21,3	30,5
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	30,3	27,8	22,4	31,6
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	31,4	28,9	23,5	32,6
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	32,4	30,0	24,4	33,6
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,9	30,5	24,9	34,1
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,8	30,4	24,8	34,0
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	--	--	--	--
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	31,1	28,5	23,2	32,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan  
 Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	34,4	32,0	26,5	35,7
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	37,1	34,7	29,2	38,4
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	39,1	36,7	31,1	40,4
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	39,8	37,4	31,8	41,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	39,9	37,5	32,0	41,2
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	38,0	35,5	30,0	39,2
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	34,9	32,4	27,0	36,2
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	36,4	33,9	28,5	37,7
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	38,5	36,1	30,5	39,7
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	39,4	36,9	31,4	40,6
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	39,7	37,3	31,8	41,0
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	38,2	35,7	30,2	39,4
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	40,7	38,3	32,7	42,0
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	42,1	39,6	34,1	43,3
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	44,2	41,8	36,3	45,5
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	45,0	42,6	37,0	46,2
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	45,4	42,9	37,4	46,6
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	35,3	32,8	27,3	36,5
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	37,1	34,6	29,2	38,4
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	39,0	36,5	31,0	40,2
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	39,8	37,3	31,8	41,0
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	39,7	37,3	31,7	41,0
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	39,7	37,3	31,8	41,0
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	39,7	37,3	31,7	41,0
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	42,2	39,7	34,2	43,4
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	44,6	42,2	36,6	45,9
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	45,2	42,8	37,3	46,5
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	45,5	43,1	37,5	46,8
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	35,3	32,8	27,4	36,5
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	35,7	33,2	27,8	36,9
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	36,3	33,8	28,4	37,5
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	38,8	36,3	30,8	40,0
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	40,0	37,5	32,0	41,2
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	39,8	37,4	31,8	41,0
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	39,7	37,2	31,7	40,9
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	35,3	32,8	27,4	36,5
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	36,3	33,8	28,4	37,6
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	38,3	35,8	30,4	39,6
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	39,0	36,5	31,0	40,2
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	37,7	35,3	29,8	39,0
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	38,5	36,0	30,5	39,7
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	29,7	27,1	21,8	31,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	33,0	30,6	25,1	34,3
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	34,2	31,7	26,3	35,5
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	36,4	34,0	28,5	37,7
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	37,6	35,1	29,6	38,8
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	37,4	35,0	29,5	38,7
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	39,2	36,7	31,3	40,4
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	32,0	29,5	24,1	33,2
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	32,6	30,2	24,7	33,9
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	34,4	31,9	26,5	35,7
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	36,0	33,5	28,1	37,3
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	37,6	35,1	29,7	38,9
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	40,7	38,2	32,8	41,9
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	39,8	37,3	31,8	41,0
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	40,1	37,7	32,2	41,4
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	42,0	39,5	34,0	43,2
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	43,4	40,9	35,4	44,6
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	45,0	42,5	37,1	46,2
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	47,1	44,7	39,2	48,4
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	40,5	38,0	32,5	41,7
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	40,7	38,3	32,8	42,0
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	42,3	39,8	34,4	43,5
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	43,2	40,7	35,3	44,5
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	44,6	42,1	36,7	45,8
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	40,9	38,4	33,0	42,2
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	41,3	38,9	33,5	42,6
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	41,0	38,5	33,1	42,2
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	41,6	39,1	33,7	42,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	42,1	39,6	34,2	43,4
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	42,9	40,4	35,0	44,2
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	36,0	45,1
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	40,8	38,3	32,9	42,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,1	42,2
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	41,5	39,0	33,6	42,7
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	42,1	39,6	34,2	43,4
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	43,2	40,8	35,3	44,5
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	43,9	41,4	36,0	45,2
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,4	38,0	32,5	41,7
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	41,0	38,5	33,1	42,3
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	41,5	39,1	33,6	42,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	42,1	39,7	34,2	43,4
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	43,4	40,9	35,5	44,6
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	44,0	41,5	36,1	45,3
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	40,2	37,8	32,3	41,5
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	41,4	38,9	33,4	42,6
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,1	43,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	42,9	40,5	35,0	44,2
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	43,5	41,1	35,6	44,8
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	44,2	41,8	36,3	45,5
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	45,3	42,9	37,4	46,6
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	46,0	43,5	38,0	47,2
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	46,8	44,4	38,9	48,1
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	46,7	44,3	38,8	48,0
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	40,8	38,4	32,9	42,1
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	41,4	38,9	33,5	42,7
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	41,7	39,2	33,8	42,9
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	42,3	39,8	34,4	43,6
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	43,2	40,8	35,3	44,5
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	43,6	41,1	35,7	44,9
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	44,2	41,7	36,3	45,4
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	45,2	42,7	37,3	46,4
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	45,8	43,4	37,9	47,1
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	46,7	44,2	38,8	47,9
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	46,6	44,2	38,7	47,9
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	40,2	37,7	32,3	41,5
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	41,0	38,5	33,1	42,3
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	41,5	39,0	33,6	42,8
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	41,6	39,1	33,7	42,9
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	42,0	39,5	34,1	43,2
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	42,6	40,2	34,7	43,9
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	43,2	40,7	35,3	44,5
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	--	--	--	--
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	--	--	--	--
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	--	--	--	--
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	--	--	--	--
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	--	--	--	--
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	44,1	41,6	36,2	45,3
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	47,1	44,7	39,2	48,4
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	48,5	46,0	40,5	49,7
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	49,3	46,8	41,3	50,5
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	49,3	46,9	41,4	50,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan  
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	38,0	35,6	30,1	39,3
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	37,9	35,4	30,0	39,2
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	38,2	35,8	30,3	39,5
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	39,0	36,5	31,1	40,3
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	39,8	37,3	31,9	41,1
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	40,6	38,1	32,7	41,9
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	26,9	24,4	19,1	28,2
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	31,3	28,8	23,3	32,5
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	32,0	29,5	24,0	33,2
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	33,6	31,2	25,7	34,9
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	35,1	32,7	27,1	36,4
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	35,8	33,3	27,8	37,0
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	32,0	29,6	24,0	33,2
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	32,8	30,4	24,9	34,1
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	33,9	31,5	26,0	35,2
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	35,4	33,0	27,4	36,6
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	36,1	33,7	28,1	37,4
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	36,8	34,3	28,8	38,0
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	33,6	31,1	25,6	34,8
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	33,8	31,4	25,9	35,1
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	34,9	32,4	26,9	36,1
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	36,3	33,8	28,3	37,5
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	36,0	33,6	28,1	37,3
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	36,8	34,4	28,8	38,1
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	33,5	31,0	25,5	34,7
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	34,4	32,0	26,5	35,7
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	34,5	32,0	26,5	35,7
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	35,2	32,8	27,2	36,5
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	36,4	34,0	28,5	37,7
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	34,9	32,5	27,0	36,2
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	35,9	33,4	27,9	37,1
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	33,4	30,9	25,4	34,6
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	34,6	32,1	26,6	35,8
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	35,8	33,4	27,9	37,1
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	32,7	30,3	24,7	33,9
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	39,3	36,9	31,4	40,6
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	39,9	37,5	32,0	41,2
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	46,7	44,3	38,8	48,0
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	48,6	46,2	40,6	49,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	48,6	46,2	40,7	49,9
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	47,6	45,2	39,6	48,9
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	45,6	43,2	37,7	46,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan  
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	46,9	44,5	39,0	48,2
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	49,7	47,3	41,8	51,0
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	50,9	48,5	43,0	52,2
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	51,3	48,8	43,3	52,5
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	41,8	39,3	33,9	43,0
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	46,2	43,8	38,3	47,5
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	47,4	44,9	39,4	48,6
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	49,4	47,0	41,4	50,6
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	50,4	48,0	42,4	51,6
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	50,8	48,3	42,8	52,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	45,5	43,1	37,6	46,8
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	46,6	44,2	38,7	47,9
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	48,6	46,2	40,7	49,9
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	49,7	47,3	41,8	51,0
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	50,3	47,8	42,3	51,5
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	50,6	48,1	42,6	51,8
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	44,6	42,2	36,6	45,8
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	45,7	43,3	37,8	47,0
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	47,6	45,1	39,6	48,8
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	48,5	46,1	40,6	49,8
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	49,1	46,7	41,2	50,4
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	49,7	47,3	41,8	51,0
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	43,7	41,2	35,7	44,9
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	44,3	41,8	36,3	45,5
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	45,3	42,8	37,3	46,5
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	46,9	44,4	38,9	48,1
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	47,7	45,2	39,7	48,9
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	48,5	46,1	40,5	49,8
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	37,7	35,3	29,8	39,0
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	38,2	35,8	30,3	39,5
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	31,1	28,7	23,2	32,4
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	46,8	44,4	38,9	48,1
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	47,1	44,7	39,2	48,4
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	47,7	45,3	39,7	49,0
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	47,2	44,8	39,3	48,5
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	47,6	45,2	39,7	48,9
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	48,3	45,8	40,3	49,5
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	48,4	46,0	40,5	49,7
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	49,0	46,6	41,1	50,3
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	49,3	46,9	41,4	50,6
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	48,9	46,5	40,9	50,2
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	49,5	47,0	41,5	50,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan  
 Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	49,8	47,4	41,9	51,1
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	51,3	48,9	43,3	52,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	51,9	49,5	44,0	53,2
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	52,3	49,8	44,3	53,5
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	51,6	49,2	43,6	52,9
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	52,2	49,8	44,2	53,4
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	52,5	50,1	44,6	53,8
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	51,0	48,6	43,0	52,2
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	51,8	49,4	43,9	53,1
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	52,4	49,9	44,4	53,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	49,9	47,5	41,9	51,2
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	50,9	48,5	43,0	52,2
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	51,5	49,0	43,5	52,7
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	39,0	36,5	31,0	40,2
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	39,9	37,5	32,0	41,2
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	40,9	38,5	33,0	42,2
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	34,6	32,1	26,7	35,8
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	35,9	33,5	28,1	37,2
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	37,5	35,0	29,6	38,7
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	31,8	29,3	24,1	33,2
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	31,6	29,0	23,8	32,8
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	35,0	32,5	27,1	36,3
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	38,4	35,9	30,5	39,6
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	40,2	37,6	32,2	41,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	46,2	43,8	38,2	47,5
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	40,4	38,0	32,5	41,7
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	41,4	38,9	33,4	42,6
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	42,8	40,3	34,8	44,0
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	37,0	34,5	29,0	38,2
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	37,9	35,4	29,9	39,1
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	39,9	37,4	31,9	41,1
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	32,2	29,8	24,3	33,5
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	35,5	33,0	27,5	36,7
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	33,5	31,0	25,5	34,7
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	28,6	26,0	20,7	29,8
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	28,1	25,6	20,3	29,4
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	28,4	25,8	20,5	29,6
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	41,8	39,4	33,9	43,1
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	44,9	42,5	36,9	46,1
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	45,3	42,8	37,3	46,5
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	45,1	42,7	37,1	46,4
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,7	42,3	36,7	46,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: Wegverkeerslawaaï 2-2015  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Wilhelminalaan - Balijelaan  
Groepsreductie: Ja

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Toetspunt	Omschrijving					
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,5	42,1	36,6	45,8

**Bijlage 4: Resultaten industrielawaai**

Rapport: Resultatentabel  
 Model: HWC versie 12-11-2013  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 (hoofdgroep)  
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	37,81	37,81	37,17	47,17
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	39,23	39,23	38,67	48,67
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	40,37	40,37	39,80	49,80
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	42,19	42,19	41,49	51,49
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	35,03	35,03	34,25	44,25
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	35,94	35,94	35,14	45,14
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	37,16	37,16	36,30	46,30
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	39,81	39,81	38,84	48,84
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	36,22	36,22	34,01	44,01
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	36,69	36,69	34,53	44,53
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	36,41	36,41	35,42	45,42
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	39,11	39,11	38,11	48,11
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	36,68	36,68	34,51	44,51
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	37,38	37,38	35,35	45,35
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	37,15	37,15	36,33	46,33
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	38,66	38,66	37,95	47,95
104_A	APP 43-51	13,50	38,48	38,48	37,43	47,43
104_B	APP 43-51	16,50	41,09	41,09	39,89	49,89
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,72	37,72	36,02	46,02
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	38,08	38,08	36,41	46,41
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	35,89	35,89	34,77	44,77
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	37,72	37,72	36,02	46,02
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,84	37,84	36,20	46,20
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	38,68	38,68	37,06	47,06
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	39,86	39,86	38,20	48,20
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	42,21	42,21	40,50	50,50
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	37,84	37,84	36,93	46,93
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	37,11	37,11	35,70	45,70
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	36,13	36,13	33,59	43,59
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	37,32	37,32	34,65	44,65
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	35,59	35,59	34,64	44,64
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	33,58	33,58	31,42	41,42
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	34,57	34,57	32,35	42,35
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	35,71	35,71	33,33	43,33
109_B	APP x-20-31-42	4,50	32,67	32,67	30,34	40,34
109_C	APP x-20-31-42	7,50	33,56	33,56	31,16	41,16
109_D	APP x-20-31-42	10,50	34,59	34,59	32,03	42,03
110_B	APP x-20-31-42	4,50	46,32	46,32	43,29	53,29
110_C	APP x-20-31-42	7,50	46,93	46,93	43,92	53,92
110_D	APP x-20-31-42	10,50	47,43	47,43	44,44	54,44
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	48,83	48,83	45,05	55,05
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	49,73	49,73	46,33	56,33

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: HWC versie 12-11-2013  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 (hoofdgroep)  
 Groepsreductie: Nee

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
Toetspunt	Omschrijving					
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	51,58	51,58	49,20	59,20
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	52,59	52,59	50,44	60,44
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	50,13	50,13	47,71	57,71
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	51,19	51,19	49,08	59,08
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	52,92	52,92	51,28	61,28
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	53,77	53,77	52,21	62,21
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	48,01	48,01	46,07	56,07
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	48,99	48,99	47,27	57,27
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	50,71	50,71	49,38	59,38
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	48,01	48,01	46,07	56,07
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	54,16	54,16	52,88	62,88
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	54,69	54,69	53,36	63,36
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	52,30	52,30	50,91	60,91
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	52,77	52,77	51,36	61,36
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	47,84	47,84	45,92	55,92
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	48,65	48,65	46,92	56,92
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	50,24	50,24	49,21	59,21
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	51,32	51,32	50,41	60,41
116_A	APP 43-51	13,50	50,99	50,99	49,94	59,94
116_B	APP 43-51	16,50	51,29	51,29	50,20	60,20
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	48,38	48,38	46,33	56,33
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	50,13	50,13	48,51	58,51
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	51,09	51,09	50,18	60,18
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	52,15	52,15	51,13	61,13
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	47,38	47,38	46,06	56,06
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	48,40	48,40	47,27	57,27
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	49,98	49,98	49,15	59,15
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	50,50	50,50	49,71	59,71
119_A	APP 59-61	19,50	44,84	44,84	44,32	54,32
119_B	APP 59-61	22,50	46,56	46,56	45,96	55,96
120_A	APP 60-62	19,50	48,80	48,80	44,74	54,74
120_B	APP 60-62	22,50	49,98	49,98	46,70	56,70
121_A	APP 43-51	13,50	43,60	43,60	43,16	53,16
121_B	APP 43-51	16,50	45,03	45,03	44,46	54,46
150_A	dak blok A	0,10	48,63	48,63	45,38	55,38
151_A	dak blok A	0,10	49,63	49,63	46,57	56,57
152_A	dak blok A	0,10	50,19	50,19	47,70	57,70
153_A	dak blok A	0,10	51,20	51,20	49,39	59,39
154_A	dak blok A	0,10	48,38	48,38	47,91	57,91
155_A	dak blok A	0,10	46,77	46,77	46,27	56,27
156_A	dak blok A	0,10	47,38	47,38	46,33	56,33
157_A	dak blok A	0,10	48,45	48,45	47,19	57,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
158_A	Blok A A3.41, slaapkamer	10,50	41,23	41,23	40,45	50,45
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	36,41	36,41	34,05	44,05
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	39,51	39,51	37,22	47,22
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	41,02	41,02	38,53	48,53
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	42,32	42,32	39,71	49,71
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	44,90	44,90	41,69	51,69
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	45,88	45,88	43,06	53,06
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	46,30	46,30	43,52	53,52
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	37,89	37,89	35,29	45,29
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	39,64	39,64	36,82	46,82
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	41,02	41,02	38,25	48,25
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	43,65	43,65	40,26	50,26
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	45,43	45,43	42,42	52,42
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	45,81	45,81	42,91	52,91
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	46,00	46,00	43,13	53,13
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	44,62	44,62	41,25	51,25
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	46,55	46,55	43,55	53,55
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	46,90	46,90	44,01	54,01
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	47,20	47,20	44,37	54,37
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	47,46	47,46	44,66	54,66
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	47,68	47,68	44,89	54,89
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	45,32	45,32	42,60	52,60
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	45,64	45,64	43,04	53,04
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	45,96	45,96	43,44	53,44
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	46,18	46,18	43,75	53,75
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	46,39	46,39	44,05	54,05
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	45,64	45,64	42,75	52,75
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	45,95	45,95	43,15	53,15
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	46,21	46,21	43,46	53,46
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	46,46	46,46	43,76	53,76
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	46,65	46,65	43,95	53,95
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	46,82	46,82	44,14	54,14
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	44,44	44,44	41,81	51,81
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	44,66	44,66	42,10	52,10
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	44,99	44,99	42,55	52,55
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	45,23	45,23	42,88	52,88
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	45,43	45,43	43,17	53,17
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	42,30	42,30	39,56	49,56
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	42,52	42,52	39,83	49,83
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	42,73	42,73	40,07	50,07
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	42,99	42,99	40,40	50,40
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	43,15	43,15	40,57	50,57

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	43,30	43,30	40,72	50,72
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	43,37	43,37	40,81	50,81
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	42,00	42,00	39,45	49,45
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	42,15	42,15	39,61	49,61
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	42,34	42,34	39,83	49,83
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	42,46	42,46	39,94	49,94
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	42,58	42,58	40,07	50,07
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	42,70	42,70	40,20	50,20
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	41,28	41,28	38,73	48,73
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	41,50	41,50	39,02	49,02
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	41,51	41,51	39,05	49,05
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	41,64	41,64	39,19	49,19
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	41,74	41,74	39,28	49,28
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	41,84	41,84	39,39	49,39
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	41,90	41,90	39,45	49,45
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	41,06	41,06	38,63	48,63
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	41,19	41,19	38,78	48,78
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	41,07	41,07	38,67	48,67
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	41,15	41,15	38,73	48,73
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	41,24	41,24	38,82	48,82
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	41,32	41,32	38,92	48,92
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	34,43	34,43	32,18	42,18
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	34,54	34,54	32,62	42,62
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	34,89	34,89	32,88	42,88
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	35,24	35,24	33,03	43,03
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	29,14	29,14	27,48	37,48
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	29,90	29,90	28,14	38,14
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	31,66	31,66	29,51	39,51
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	34,09	34,09	32,21	42,21
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	34,45	34,45	32,48	42,48
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	28,94	28,94	28,09	38,09
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	27,68	27,68	26,47	36,47
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	28,33	28,33	27,23	37,23
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	29,80	29,80	28,90	38,90
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	33,61	33,61	31,71	41,71
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	33,97	33,97	32,09	42,09
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	34,25	34,25	32,23	42,23
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	28,93	28,93	28,08	38,08
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	27,78	27,78	26,58	36,58
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	28,55	28,55	27,50	37,50
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	28,81	28,81	27,63	37,63
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	33,88	33,88	31,95	41,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	34,17	34,17	32,06	42,06
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	27,53	27,53	26,16	36,16
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	27,72	27,72	26,35	36,35
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	27,96	27,96	26,55	36,55
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	28,06	28,06	26,41	36,41
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	33,51	33,51	31,60	41,60
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	33,78	33,78	31,77	41,77
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	28,95	28,95	27,81	37,81
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	27,94	27,94	26,37	36,37
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	28,17	28,17	26,61	36,61
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	28,47	28,47	26,90	36,90
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	28,66	28,66	26,92	36,92
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	33,94	33,94	31,88	41,88
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	29,84	29,84	28,55	38,55
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	29,09	29,09	27,42	37,42
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	29,37	29,37	27,73	37,73
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	29,58	29,58	27,95	37,95
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	29,58	29,58	27,80	37,80
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	29,92	29,92	28,22	38,22
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	30,26	30,26	28,50	38,50
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	30,96	30,96	29,20	39,20
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	32,13	32,13	30,21	40,21
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	35,35	35,35	33,01	43,01
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	31,17	31,17	29,69	39,69
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	31,37	31,37	29,58	39,58
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	32,16	32,16	30,04	40,04
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	32,94	32,94	30,90	40,90
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	33,71	33,71	31,53	41,53
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	35,16	35,16	32,60	42,60
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	34,89	34,89	32,34	42,34
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	35,14	35,14	32,61	42,61
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	35,46	35,46	32,98	42,98
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	36,04	36,04	33,64	43,64
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	37,48	37,48	35,15	45,15
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	36,98	36,98	34,91	44,91
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	35,97	35,97	34,05	44,05
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	36,14	36,14	34,09	44,09
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	36,52	36,52	34,44	44,44
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	36,92	36,92	34,77	44,77
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	37,61	37,61	35,36	45,36
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	39,22	39,22	36,75	46,75
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	45,29	45,29	42,52	52,52

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
Toetspunt	Omschrijving					
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	45,78	45,78	43,20	53,20
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	46,00	46,00	43,48	53,48
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	46,24	46,24	43,83	53,83
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	46,37	46,37	43,98	53,98
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	30,68	30,68	29,54	39,54
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	31,00	31,00	29,79	39,79
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	31,68	31,68	30,40	40,40
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	32,67	32,67	31,05	41,05
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	35,04	35,04	32,98	42,98
250_A	dak blok B	0,10	45,43	45,43	42,41	52,41
251_A	dak blok B	0,10	41,65	41,65	38,95	48,95
252_A	dak blok B	0,10	41,65	41,65	38,47	48,47
253_A	dak blok B	0,10	34,48	34,48	32,88	42,88
254_A	dak blok B	0,10	39,88	39,88	38,84	48,84
255_A	dak blok B	0,10	41,09	41,09	38,56	48,56
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	41,84	41,84	38,25	48,25
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	41,98	41,98	38,47	48,47
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	42,09	42,09	38,61	48,61
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	42,20	42,20	38,76	48,76
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	41,83	41,83	38,56	48,56
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	42,06	42,06	38,97	48,97
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	42,84	42,84	40,36	50,36
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	43,00	43,00	40,57	50,57
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	43,10	43,10	40,69	50,69
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	43,21	43,21	40,81	50,81
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	42,39	42,39	40,83	50,83
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	41,19	41,19	38,93	48,93
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	45,11	45,11	42,33	52,33
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	44,73	44,73	42,42	52,42
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	44,84	44,84	42,54	52,54
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	44,31	44,31	41,52	51,52
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	44,39	44,39	41,62	51,62
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	44,48	44,48	41,72	51,72
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	44,67	44,67	42,52	52,52
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	44,79	44,79	42,67	52,67
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	44,35	44,35	41,85	51,85
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	44,44	44,44	41,95	51,95
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	44,52	44,52	42,04	52,04
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	42,77	42,77	40,20	50,20
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	42,04	42,04	40,65	50,65
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	42,18	42,18	40,82	50,82
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	41,53	41,53	39,86	49,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
LAEq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	41,68	41,68	40,02	50,02
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	41,78	41,78	40,14	50,14
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	41,86	41,86	40,23	50,23
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	1,50	41,07	41,07	39,36	49,36
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	41,18	41,18	39,49	49,49
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	41,31	41,31	39,64	49,64
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	41,45	41,45	39,81	49,81
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	41,55	41,55	39,92	49,92
305_F	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	41,63	41,63	40,00	50,00
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	33,15	33,15	31,94	41,94
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	33,38	33,38	32,18	42,18
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	33,61	33,61	32,41	42,41
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	33,98	33,98	32,77	42,77
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	35,18	35,18	33,92	43,92
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	36,74	36,74	34,89	44,89
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	26,05	26,05	24,36	34,36
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	26,57	26,57	24,93	34,93
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	27,17	27,17	25,54	35,54
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	28,07	28,07	26,38	36,38
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	30,44	30,44	28,62	38,62
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	39,62	39,62	36,53	46,53
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	30,30	30,30	23,86	35,30
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	26,20	26,20	23,87	33,87
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	26,97	26,97	24,62	34,62
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	28,00	28,00	25,44	35,44
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	30,98	30,98	28,28	38,28
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,50	31,38	31,38	26,74	36,74
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,50	32,04	32,04	26,69	37,04
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,50	32,64	32,64	27,74	37,74
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,50	29,88	29,88	28,30	38,30
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,50	30,07	30,07	27,58	37,58
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,50	31,97	31,97	29,14	39,14
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	34,27	34,27	32,40	42,40
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	34,44	34,44	32,32	42,32
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	35,04	35,04	32,71	42,71
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	29,64	29,64	28,65	38,65
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	29,66	29,66	27,94	37,94
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	31,10	31,10	29,02	39,02
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,50	35,86	35,86	34,13	44,13
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,50	35,12	35,12	32,69	42,69
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,50	35,37	35,37	32,90	42,90
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,50	35,66	35,66	32,95	42,95

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,50	30,66	30,66	29,50	39,50
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,50	31,38	31,38	29,57	39,57
350_A	dak blok D	0,10	39,37	39,37	36,90	46,90
351_A	dak blok D	0,10	40,38	40,38	37,10	47,10
352_A	dak blok D	0,10	39,87	39,87	38,05	48,05
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	39,27	39,27	36,89	46,89
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	40,10	40,10	38,04	48,04
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	40,22	40,22	38,18	48,18
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	33,65	33,65	32,33	42,33
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	33,33	33,33	31,84	41,84
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	33,71	33,71	32,23	42,23
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	31,96	31,96	30,98	40,98
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	31,51	31,51	30,37	40,37
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	32,05	32,05	30,91	40,91
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	30,06	30,06	28,98	38,98
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	30,70	30,70	29,60	39,60
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	32,51	32,51	31,32	41,32
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	29,04	29,04	27,96	37,96
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	29,81	29,81	28,73	38,73
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	31,79	31,79	30,62	40,62
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	27,39	27,39	26,23	36,23
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	28,05	28,05	26,81	36,81
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	30,30	30,30	28,99	38,99
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	25,44	25,44	24,05	34,05
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	25,90	25,90	24,37	34,37
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	28,68	28,68	26,93	36,93
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	31,40	31,40	30,92	40,92
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	25,94	25,94	23,77	33,77
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	26,46	26,46	24,01	34,01
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	27,84	27,84	23,03	33,03
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	29,96	29,96	26,52	36,52
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	30,87	30,87	27,39	37,39
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	34,69	34,69	28,30	39,69
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	30,25	30,25	28,20	38,20
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	31,42	31,42	29,19	39,19
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	35,53	35,53	33,76	43,76
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	34,98	34,98	32,45	42,45
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	34,25	34,25	33,27	43,27
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	38,14	38,14	37,23	47,23
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	38,42	38,42	37,44	47,44
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	38,82	38,82	37,64	47,64
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	37,39	37,39	36,70	46,70

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: HWC versie 12-11-2013  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 (hoofdgroep)  
 Groepsreductie: Nee

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
Toetspunt	Omschrijving					
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	37,64	37,64	36,91	46,91
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	37,95	37,95	37,10	47,10
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	38,03	38,03	37,13	47,13
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	38,21	38,21	37,30	47,30
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	38,43	38,43	37,51	47,51
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	40,66	40,66	38,96	48,96
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	40,81	40,81	39,15	49,15
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	40,94	40,94	39,31	49,31
450_A	dak blok E	0,10	40,08	40,08	38,33	48,33
451_A	dak blok E	0,10	39,29	39,29	37,40	47,40
452_A	dak blok E	0,10	36,35	36,35	34,78	44,78
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	42,53	42,53	41,30	51,30
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	41,87	41,87	39,84	49,84
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	43,30	43,30	40,55	50,55
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	43,25	43,25	40,73	50,73
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	43,37	43,37	41,13	51,13
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	43,14	43,14	40,90	50,90
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	39,23	39,23	37,12	47,12
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	39,03	39,03	37,01	47,01
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	36,37	36,37	34,82	44,82
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	34,87	34,87	33,57	43,57
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	36,03	36,03	34,47	44,47
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	37,15	37,15	35,65	45,65
550_A	dak blok C	0,10	43,66	43,66	41,68	51,68
551_A	dak blok C	0,10	42,67	42,67	40,19	50,19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
Groepsreductie: (hoofdgroep)  
Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
				Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
100_A	APP 1-10-21-32		1,50	47,2	33,4	46,1	36,4	32,6	29,4	28,5	25,2	29,2	5,2
100_B	APP 1-10-21-32		4,50	48,7	34,5	47,5	38,3	33,8	33,4	31,1	26,9	29,4	5,4
100_C	APP 1-10-21-32		7,50	49,8	36,1	48,7	39,2	34,6	34,0	31,5	27,1	29,4	5,5
100_D	APP 1-10-21-32		10,50	51,5	37,7	50,6	40,7	36,1	34,5	32,3	27,1	29,3	5,4
101_A	APP 2-11-22-33		1,50	44,2	31,2	43,2	33,3	29,6	26,5	26,5	22,8	22,2	2,5
101_B	APP 2-11-22-33		4,50	45,1	32,2	44,1	34,1	29,8	28,2	27,1	23,1	22,4	2,7
101_C	APP 2-11-22-33		7,50	46,3	33,6	45,4	34,7	30,6	27,7	27,0	22,7	22,4	2,7
101_D	APP 2-11-22-33		10,50	48,8	35,6	48,0	37,4	33,3	29,3	28,7	23,6	22,5	2,8
102_A	APP 2-11-22-33		1,50	44,0	30,1	42,6	33,4	32,3	28,1	29,0	25,7	22,4	2,5
102_B	APP 2-11-22-33		4,50	44,5	31,2	43,2	33,7	32,4	28,1	29,0	25,6	22,4	2,6
102_C	APP 2-11-22-33		7,50	45,4	32,7	44,6	33,1	27,9	27,3	26,7	22,7	21,8	2,2
102_D	APP 2-11-22-33		10,50	48,1	35,0	47,4	36,2	31,5	28,6	28,2	23,2	21,9	2,3
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35		1,50	44,5	30,3	42,7	34,6	34,6	29,3	30,9	27,5	21,0	2,9
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35		4,50	45,4	31,5	43,8	35,1	34,7	29,7	30,9	27,5	20,8	2,8
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35		7,50	46,3	33,2	45,3	34,8	32,6	29,4	29,6	25,8	19,9	2,5
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35		10,50	48,0	35,1	47,0	36,3	33,8	30,6	30,0	25,9	20,2	2,7
104_A	APP 43-51		13,50	47,4	35,0	46,7	35,0	29,6	28,8	27,2	22,7	19,0	1,9
104_B	APP 43-51		16,50	49,9	36,9	49,2	37,6	32,7	29,8	28,8	23,2	19,3	2,0
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53		1,50	46,0	29,6	44,5	35,7	35,2	30,4	32,6	29,1	24,1	3,5
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53		4,50	46,4	30,5	44,9	36,0	35,3	31,0	32,7	29,1	24,3	3,9
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53		7,50	44,8	31,7	43,5	33,6	32,2	30,0	29,8	25,9	20,0	2,8
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53		10,50	46,0	29,6	44,5	35,7	35,2	30,4	32,6	29,1	24,1	3,5
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53		13,50	46,2	34,0	45,4	33,4	28,4	29,2	27,7	23,2	19,4	2,7
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53		16,50	47,1	34,9	46,3	34,2	29,2	29,4	27,8	23,3	19,7	2,9
106_A	APP 59-60/61-62		19,50	48,2	36,0	47,5	35,3	30,3	29,1	27,8	23,5	20,1	3,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
			Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	50,5	37,9	49,8	37,9	33,1	29,6	29,0	23,5	20,4	3,3
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	46,9	28,7	45,8	35,8	33,7	31,1	33,3	29,7	26,0	4,5
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	45,7	29,6	44,4	34,7	33,0	30,4	31,9	28,3	24,1	4,2
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	43,6	30,8	42,6	31,1	26,5	29,2	27,9	23,6	18,9	3,1
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	44,7	31,9	43,8	32,1	27,5	29,1	27,8	23,2	18,8	2,9
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	44,6	27,5	43,5	33,3	30,9	29,0	31,0	27,2	23,5	3,1
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	41,4	28,4	40,4	29,0	24,5	27,0	26,9	22,7	17,9	2,4
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	42,3	29,5	41,3	29,8	25,3	28,3	27,3	22,9	18,2	2,5
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	43,3	30,6	42,4	30,8	26,2	28,2	27,3	22,5	18,0	2,2
109_B	APP x-20-31-42	4,50	40,3	27,5	39,3	27,9	23,5	25,4	25,7	21,5	16,6	1,1
109_C	APP x-20-31-42	7,50	41,2	28,5	40,1	28,7	24,3	26,7	26,1	21,7	16,8	1,2
109_D	APP x-20-31-42	10,50	42,0	29,6	41,1	29,6	25,1	26,5	26,1	21,3	16,5	0,7
110_B	APP x-20-31-42	4,50	53,3	34,4	51,0	43,8	42,0	42,3	43,1	38,2	30,1	17,5
110_C	APP x-20-31-42	7,50	53,9	35,8	51,6	44,3	42,5	43,6	43,6	38,5	30,6	18,9
110_D	APP x-20-31-42	10,50	54,4	37,2	52,2	44,7	42,8	43,9	43,8	38,6	30,7	18,9
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	55,1	40,1	53,8	44,1	42,4	38,1	40,5	37,1	35,6	17,4
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	56,3	40,7	55,0	45,9	43,7	40,8	41,9	37,9	36,1	18,0
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	59,2	42,0	56,8	49,1	46,1	49,4	49,5	44,6	38,6	24,9
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	60,4	43,1	58,6	50,3	46,7	49,5	49,5	44,6	38,9	24,9
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	57,7	42,9	56,5	46,3	43,8	40,8	43,5	40,1	39,0	20,3
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	59,1	43,6	57,7	48,5	46,7	43,4	45,4	42,0	40,0	21,7
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	61,3	44,9	59,2	51,0	48,5	50,5	50,4	45,8	41,6	26,4
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	62,2	45,9	60,4	51,9	48,9	50,8	50,6	46,0	42,0	26,6
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	56,1	41,6	55,0	44,4	41,3	38,9	41,5	38,1	36,9	18,3
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	57,3	42,5	56,2	46,0	42,7	41,2	42,6	38,9	37,6	19,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
			Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	59,4	43,8	57,7	48,5	45,0	48,1	47,8	43,3	39,3	23,7
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	56,1	41,6	55,0	44,4	41,3	38,9	41,5	38,1	36,9	18,3
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	62,9	47,0	61,3	52,1	48,7	50,8	50,8	46,6	43,1	27,0
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	63,4	47,7	61,8	52,5	49,5	50,8	51,0	46,8	43,7	27,3
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	60,9	45,2	59,4	50,0	47,2	48,1	48,6	44,6	41,9	25,2
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	61,4	45,9	59,9	50,4	47,5	48,0	48,8	44,9	42,6	25,7
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	55,9	40,9	54,4	45,8	42,7	40,5	43,2	39,9	38,7	19,7
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	56,9	41,7	55,5	46,4	44,4	41,7	43,3	39,8	37,6	19,3
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	59,2	43,0	56,9	48,9	46,1	49,1	49,1	45,0	40,3	24,7
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	60,4	44,0	58,6	50,0	46,6	49,2	49,1	44,9	40,4	24,7
116_A	APP 43-51	13,50	59,9	43,8	58,2	49,4	46,4	48,0	48,1	43,8	40,3	23,6
116_B	APP 43-51	16,50	60,2	44,4	58,6	49,5	46,6	47,8	48,0	43,9	40,8	23,9
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	56,3	41,5	54,9	45,4	43,1	40,7	43,6	40,4	38,9	20,0
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	58,5	43,3	57,2	47,7	45,3	42,9	44,8	41,4	39,6	21,1
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	60,2	42,9	57,6	50,4	47,6	50,5	50,4	46,3	41,1	25,8
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	61,1	43,9	59,0	51,2	48,0	50,6	50,4	46,2	41,1	25,7
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	56,1	40,3	54,3	44,8	43,6	40,6	42,6	39,8	44,5	21,9
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	57,3	41,0	55,3	46,7	44,4	44,2	45,4	42,4	44,9	24,1
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	59,2	42,2	56,8	48,9	46,0	48,7	48,5	44,8	45,3	25,5
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	59,7	43,0	57,6	49,4	46,2	48,7	48,5	44,6	45,1	25,3
119_A	APP 59-61	19,50	54,3	40,6	53,4	43,1	39,6	38,3	36,7	30,9	25,4	6,0
119_B	APP 59-61	22,50	56,0	42,0	55,0	44,7	40,9	39,6	38,8	33,5	28,3	10,3
120_A	APP 60-62	19,50	54,7	40,4	53,6	44,0	41,7	39,7	38,0	32,2	26,1	17,1
120_B	APP 60-62	22,50	56,7	41,9	55,3	46,0	43,2	43,8	43,2	37,9	29,8	19,4
121_A	APP 43-51	13,50	53,2	38,4	51,2	42,3	38,5	42,7	42,3	39,0	32,9	18,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
Groepsreductie: (hoofdgroep)  
Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
				Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
121_B	APP 43-51		16,50	54,5	39,8	53,1	43,7	39,4	41,2	40,5	37,3	32,0	16,3
150_A	dak blok A		0,10	55,4	40,0	53,9	44,8	43,7	39,6	41,8	38,6	36,5	18,3
151_A	dak blok A		0,10	56,6	41,3	55,2	45,8	44,5	40,4	42,9	39,7	37,9	19,8
152_A	dak blok A		0,10	57,7	42,6	56,3	46,7	45,1	41,4	44,0	40,9	39,3	21,2
153_A	dak blok A		0,10	59,4	44,5	58,1	48,1	46,1	42,8	45,7	42,6	41,4	23,4
154_A	dak blok A		0,10	57,9	43,0	56,6	46,8	44,6	41,8	44,3	41,1	39,7	21,2
155_A	dak blok A		0,10	56,3	40,7	54,7	45,7	43,7	42,3	43,6	40,1	38,1	19,4
156_A	dak blok A		0,10	56,3	41,1	54,9	45,7	43,7	41,1	43,0	39,5	37,6	18,9
157_A	dak blok A		0,10	57,2	41,7	55,7	46,6	44,6	42,6	44,0	40,5	38,5	19,9
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)		1,50	44,0	30,7	43,3	32,0	27,2	25,0	24,9	20,0	14,8	-1,5
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)		4,50	47,2	32,5	46,3	36,2	32,2	31,4	30,7	23,9	17,2	0,4
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)		7,50	48,5	33,6	47,6	37,6	33,9	33,0	31,9	25,3	19,4	0,8
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)		10,50	49,7	34,3	48,3	38,6	35,8	34,9	37,2	34,2	32,7	13,2
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)		13,50	51,7	35,2	50,2	41,5	39,3	36,9	38,3	34,5	32,9	13,5
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)		16,50	53,1	37,5	51,6	42,2	41,5	38,0	39,6	36,1	33,6	14,6
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)		19,50	53,5	37,8	52,0	43,0	41,8	38,8	39,9	36,4	33,8	14,9
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)		1,50	45,3	31,5	44,5	33,4	29,0	26,1	26,3	21,2	16,0	-1,2
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)		4,50	46,8	32,5	45,9	35,4	32,0	29,0	30,0	24,8	20,8	0,9
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)		7,50	48,2	33,1	46,7	36,6	34,1	32,3	37,0	34,2	32,9	13,4
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)		10,50	50,3	34,2	48,5	40,6	38,2	35,2	37,8	34,4	33,1	13,7
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)		13,50	52,4	37,3	51,1	41,2	39,6	36,2	39,0	36,2	33,8	14,7
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)		16,50	52,9	37,7	51,4	42,4	41,5	37,2	39,5	36,3	34,0	15,0
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)		19,50	53,1	38,0	51,6	42,6	41,6	37,7	39,6	36,4	34,1	15,2
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)		4,50	51,3	32,7	49,5	41,6	39,3	36,5	39,3	35,9	34,5	14,7
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)		7,50	53,6	34,4	52,5	42,3	40,0	36,9	39,5	36,2	34,7	15,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam	Hoogte	Etmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
204_C	10,50	54,0	36,5	52,7	42,8	41,3	37,9	41,1	37,9	35,4	16,0
204_D	13,50	54,4	36,8	52,9	43,4	43,2	38,7	41,2	38,1	35,6	16,2
204_E	16,50	54,7	37,0	53,2	44,2	43,3	39,0	41,3	38,2	35,8	16,5
204_F	19,50	54,9	37,3	53,4	44,4	43,5	39,6	41,5	38,3	35,9	16,7
205_A	22,50	52,6	37,4	51,0	42,1	41,1	38,1	39,1	35,8	33,5	14,2
205_B	25,50	53,0	37,6	51,3	42,5	41,4	41,0	40,2	36,4	33,8	14,7
205_C	28,50	53,5	37,7	51,5	42,8	41,8	42,7	41,1	37,0	34,3	16,1
205_D	31,50	53,7	37,8	51,7	43,1	42,0	43,5	41,9	37,7	34,5	16,5
205_E	34,50	54,0	38,0	51,9	43,5	42,2	43,8	42,7	38,8	34,8	17,2
206_A	4,50	52,8	35,0	51,6	41,5	39,2	36,0	38,7	35,3	33,8	13,7
206_B	7,50	53,2	35,7	51,8	42,0	40,5	36,9	40,3	37,1	34,5	14,7
206_C	10,50	53,5	35,9	52,0	42,4	41,9	37,8	40,4	37,2	34,7	15,0
206_D	13,50	53,8	36,1	52,3	43,4	42,6	38,1	40,5	37,4	34,8	15,2
206_E	16,50	54,0	36,4	52,5	43,5	42,7	38,4	40,7	37,5	35,0	15,4
206_F	19,50	54,1	36,6	52,6	43,7	42,8	38,8	40,8	37,6	35,1	15,6
207_A	22,50	51,8	36,7	50,2	41,3	40,4	37,0	38,4	35,1	32,7	13,1
207_B	25,50	52,1	36,8	50,4	41,6	40,6	39,0	38,9	35,3	32,8	13,3
207_C	28,50	52,6	36,9	50,7	42,0	40,9	41,8	39,7	35,8	33,1	14,4
207_D	31,50	52,9	37,0	50,8	42,2	41,3	43,1	40,7	36,1	33,2	14,5
207_E	34,50	53,2	37,1	51,0	42,5	41,5	44,0	41,3	36,6	33,4	14,9
208_A	1,50	49,6	34,6	48,4	38,3	36,1	32,7	35,4	31,9	30,3	9,8
208_B	4,50	49,8	34,8	48,4	38,6	37,2	33,5	37,0	33,8	31,0	10,9
208_C	7,50	50,1	35,0	48,6	38,9	38,1	34,3	37,1	33,9	31,2	11,1
208_D	10,50	50,4	35,2	48,8	40,0	39,2	34,6	37,2	34,0	31,3	11,3
208_E	13,50	50,6	35,5	49,0	40,1	39,3	34,8	37,3	34,1	31,5	11,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
			Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	50,7	35,7	49,1	40,2	39,5	35,0	37,4	34,2	31,6	11,7
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	50,8	35,7	49,3	40,3	39,5	35,3	37,4	34,2	31,6	11,7
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	49,5	34,2	48,0	38,4	37,4	33,7	36,4	33,2	30,4	9,9
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	49,6	34,4	48,0	39,0	38,6	33,9	36,5	33,3	30,5	10,1
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	49,8	34,6	48,2	39,4	38,7	34,2	36,6	33,4	30,6	10,3
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	49,9	34,9	48,4	39,5	38,8	34,2	36,7	33,5	30,7	10,5
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	50,1	35,0	48,5	39,6	38,9	34,4	36,8	33,6	30,9	10,6
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	50,2	35,1	48,6	39,8	38,9	34,7	36,9	33,7	30,9	10,7
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	48,7	33,4	47,3	37,7	36,8	32,9	35,7	32,5	29,5	8,6
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	49,0	33,6	47,5	38,3	38,1	33,2	35,9	32,6	29,6	8,8
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	49,1	33,8	47,4	38,8	38,1	33,4	35,9	32,7	29,7	9,0
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	49,2	34,0	47,6	38,9	38,1	33,7	36,0	32,7	29,9	9,2
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	49,3	34,2	47,7	38,9	38,2	33,6	36,1	32,8	30,0	9,3
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	49,4	34,3	47,8	39,0	38,2	33,8	36,1	32,9	30,1	9,5
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	49,5	34,4	47,9	39,1	38,3	34,0	36,2	32,9	30,1	9,5
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	48,6	33,1	47,0	38,4	37,7	32,7	35,5	32,2	29,1	7,9
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	48,8	33,3	47,2	38,5	37,8	32,9	35,6	32,3	29,2	8,1
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	48,7	33,6	47,0	38,4	37,8	32,9	35,5	32,2	29,2	8,3
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	48,7	33,7	47,1	38,4	37,7	33,0	35,5	32,3	29,3	8,4
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	48,8	33,8	47,2	38,5	37,7	33,2	35,6	32,3	29,4	8,5
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	48,9	33,9	47,3	38,6	37,8	33,4	35,6	32,4	29,5	8,6
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	42,2	24,2	40,5	32,2	31,9	26,8	29,2	25,7	21,2	-3,4
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	42,6	23,3	41,1	32,3	31,8	27,3	29,4	25,8	21,3	-3,2
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	42,9	23,6	41,4	32,6	32,0	27,6	29,4	25,8	21,4	-3,1
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	43,0	24,0	41,6	32,8	32,0	28,0	29,5	25,8	21,4	-3,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
			Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	37,5	24,5	36,4	25,9	22,0	24,1	21,0	15,9	10,7	-9,0
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	38,1	25,3	37,1	26,5	22,6	23,9	20,9	15,9	10,7	-8,9
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	39,5	27,1	38,6	27,8	24,4	22,7	20,2	14,8	9,7	-9,3
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	42,2	21,0	40,8	31,6	31,1	27,2	29,2	25,6	21,1	-3,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	42,5	22,0	41,0	32,0	31,8	27,6	29,3	25,7	21,1	-3,4
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	38,1	22,6	35,2	29,4	30,4	26,0	26,1	22,5	14,7	-7,0
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	36,5	23,2	35,3	24,7	20,5	23,9	20,7	15,7	10,4	-9,1
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	37,2	24,2	36,2	25,3	20,9	23,9	20,7	15,7	10,5	-9,1
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	38,9	26,4	38,1	26,2	21,3	22,5	20,0	14,8	9,7	-9,4
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	41,7	20,7	40,4	31,0	29,8	26,0	28,8	25,2	20,6	-4,1
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	42,1	21,5	40,6	31,5	31,4	27,0	29,0	25,3	20,7	-3,9
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	42,2	22,2	40,7	31,7	31,5	27,4	29,1	25,4	20,8	-3,7
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	38,1	22,7	35,2	29,5	30,1	25,9	26,0	22,3	14,6	-6,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	36,6	23,4	35,4	24,7	20,7	24,1	21,1	16,0	10,8	-8,4
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	37,5	24,2	36,5	25,5	21,1	24,2	21,1	16,1	10,8	-8,4
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	37,6	24,8	36,7	25,2	20,6	22,6	20,1	15,0	10,3	-8,8
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	42,0	22,1	40,5	31,4	31,2	26,9	28,8	25,1	20,3	-4,1
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	42,1	22,3	40,6	31,6	31,2	27,3	28,9	25,1	20,4	-3,9
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	36,2	22,6	34,9	24,5	20,8	24,3	21,5	16,4	11,2	-7,5
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	36,4	22,7	35,1	24,7	20,9	24,4	21,5	16,5	11,2	-7,5
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	36,6	23,0	35,3	24,9	21,0	24,5	21,6	16,5	11,3	-7,4
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	36,4	23,6	35,3	24,4	20,3	23,2	20,9	15,8	11,0	-7,6
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	41,6	21,9	40,1	31,1	31,0	26,4	28,5	24,8	20,0	-4,3
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	41,8	22,2	40,3	31,4	31,0	26,9	28,6	24,9	20,0	-4,0
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	37,8	22,5	35,0	29,1	29,8	25,5	25,9	22,1	14,5	-5,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35	(achtergevel)	10,50	36,4	22,9	34,9	25,4	22,1	24,7	22,0	16,9	11,7	-6,5
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35	(achtergevel)	13,50	36,6	23,1	35,2	25,7	22,5	24,8	22,0	17,0	11,8	-6,5
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35	(achtergevel)	16,50	36,9	23,5	35,5	26,1	23,0	24,8	21,9	16,9	11,9	-6,5
221_A	Blok B - # 42	(voorgevel)	19,50	36,9	24,1	35,6	26,1	23,0	23,8	21,4	16,4	11,7	-6,6
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41	(achtergevel)	4,50	41,9	23,1	40,4	31,7	30,9	27,1	28,6	24,8	19,8	-3,4
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41	(achtergevel)	7,50	38,6	23,5	36,0	30,0	29,8	26,1	26,1	22,3	15,0	-4,5
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41	(achtergevel)	10,50	37,4	23,8	36,0	26,7	23,2	25,5	22,9	18,1	12,9	-4,9
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41	(achtergevel)	13,50	37,7	24,1	36,4	26,9	23,5	25,4	22,4	17,7	12,8	-5,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41	(achtergevel)	16,50	37,9	24,4	36,6	27,2	24,0	25,5	22,4	17,7	12,9	-5,2
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41	(achtergevel)	19,50	37,8	24,6	36,5	27,1	24,1	24,9	22,1	17,4	12,8	-5,2
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55	(achtergevel)	22,50	38,2	24,9	37,0	27,4	24,0	24,5	21,9	17,2	12,7	-5,3
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55	(achtergevel)	25,50	38,5	25,4	37,3	27,7	24,2	24,5	21,8	16,9	12,7	-5,3
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55	(achtergevel)	28,50	39,2	26,2	38,1	28,4	24,8	24,8	22,0	17,2	12,7	-5,3
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55	(achtergevel)	31,50	40,2	27,2	39,2	29,2	25,5	24,9	21,8	17,0	12,7	-5,5
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55	(achtergevel)	34,50	43,0	30,3	42,1	31,6	27,8	26,0	22,5	17,0	12,7	-5,6
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40	(achtergevel)	4,50	39,7	25,0	37,8	30,1	29,8	25,4	25,8	22,1	15,0	-4,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40	(achtergevel)	7,50	39,6	26,3	38,5	28,3	24,3	25,0	22,6	17,7	12,8	-4,8
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40	(achtergevel)	10,50	40,0	26,9	39,0	28,7	24,9	25,8	22,8	17,7	12,8	-4,9
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40	(achtergevel)	13,50	40,9	27,5	39,8	29,8	25,6	26,8	23,5	18,4	13,4	-4,2
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40	(achtergevel)	16,50	41,5	28,3	40,5	30,2	26,2	26,8	23,5	18,4	13,5	-4,2
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40	(achtergevel)	19,50	42,6	29,4	41,6	31,5	27,9	26,7	23,7	18,2	13,5	-4,2
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54	(achtergevel)	22,50	42,3	29,2	41,3	31,3	28,0	26,3	24,0	18,1	13,4	-4,3
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54	(achtergevel)	25,50	42,6	29,4	41,6	31,7	28,2	26,6	24,1	18,0	13,4	-4,3
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54	(achtergevel)	28,50	43,0	29,9	42,0	32,0	28,5	27,3	24,1	18,0	13,4	-4,3
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54	(achtergevel)	31,50	43,6	30,4	42,7	32,6	28,9	27,6	24,3	18,1	13,4	-4,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
				Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
225_E	Blok B - #	46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	45,2	31,7	44,2	34,0	30,2	28,5	25,2	18,4	13,5	-4,4
226_A	Blok B - #	1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	44,9	28,5	43,8	34,3	32,2	28,9	29,2	25,0	20,0	-1,3
226_B	Blok B - #	1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	44,1	28,9	42,8	33,7	31,6	28,8	27,8	23,3	16,9	-1,4
226_C	Blok B - #	1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	44,1	29,4	43,1	33,1	29,3	29,1	26,3	20,7	15,8	-1,5
226_D	Blok B - #	1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	44,4	29,9	43,5	33,4	29,7	29,8	26,3	20,5	15,6	-1,7
226_E	Blok B - #	1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	44,8	30,3	43,8	33,7	29,9	29,9	26,3	20,5	15,6	-1,7
226_F	Blok B - #	1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	45,4	30,9	44,4	34,2	30,4	30,1	26,7	20,6	15,7	-1,7
227_A	Blok B - #	39 (achtergevel)	19,50	46,7	31,9	45,9	35,5	31,8	29,8	27,0	20,6	15,8	-1,7
228_A	Blok B - #	46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	52,5	37,2	50,9	42,1	41,1	38,5	39,1	35,7	33,2	14,0
228_B	Blok B - #	46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	53,2	37,6	51,4	42,7	41,5	41,1	41,0	37,1	34,0	16,3
228_C	Blok B - #	46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	53,5	37,7	51,6	42,9	41,7	42,5	41,4	37,5	34,2	16,3
228_D	Blok B - #	46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	53,8	37,8	51,8	43,3	42,0	43,0	42,0	38,4	34,5	17,0
228_E	Blok B - #	46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	54,0	37,9	52,0	43,4	42,0	43,3	42,6	38,5	34,5	17,0
229_A	Blok B - #	46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	39,5	27,5	38,6	27,2	23,1	24,2	22,0	17,4	12,9	-5,0
229_B	Blok B - #	46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	39,8	27,8	38,9	27,4	23,3	24,2	21,8	17,1	13,0	-5,0
229_C	Blok B - #	46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	40,4	28,4	39,5	28,2	24,1	24,3	22,0	17,4	13,0	-5,1
229_D	Blok B - #	46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	41,1	29,0	40,1	28,9	24,9	24,6	21,9	17,3	13,0	-5,1
229_E	Blok B - #	46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	43,0	30,6	42,1	31,1	27,3	26,6	22,2	17,3	13,0	-5,2
250_A	dak blok B		0,10	52,4	34,9	50,9	41,7	41,2	37,2	39,1	35,9	33,5	14,3
251_A	dak blok B		0,10	48,9	33,2	46,8	38,0	37,4	35,5	38,7	35,5	33,1	13,8
252_A	dak blok B		0,10	48,5	32,8	46,2	37,6	38,1	35,5	38,0	34,8	32,3	12,7
253_A	dak blok B		0,10	42,9	30,0	42,1	30,9	26,6	24,4	22,1	16,4	12,0	-6,7
254_A	dak blok B		0,10	48,9	32,5	47,7	37,6	34,8	32,8	34,8	31,3	29,6	8,2
255_A	dak blok B		0,10	48,6	31,5	47,0	38,3	37,7	32,9	35,4	32,2	29,2	8,2
300_A	Blok D - #	1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	48,3	28,1	46,8	38,2	37,7	32,0	34,6	31,1	27,3	6,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
L'Aeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
				Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	48,5	28,3	47,0	38,4	37,9	32,4	34,8	31,4	27,5	6,3	
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	48,6	28,6	47,1	38,5	38,0	32,6	34,9	31,5	27,6	6,5	
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	48,8	28,9	47,3	38,6	38,1	32,9	35,0	31,5	27,7	6,6	
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	48,6	29,4	47,1	38,4	37,8	32,8	34,7	31,3	27,6	6,7	
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	49,0	30,5	47,5	38,8	38,1	33,1	34,9	31,4	27,7	6,8	
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	50,4	32,9	48,8	39,8	39,6	34,5	37,4	34,1	31,0	9,7	
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	50,6	33,0	49,0	40,3	39,7	34,7	37,5	34,2	31,2	9,9	
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	50,7	33,2	49,1	40,4	39,8	35,0	37,6	34,3	31,3	10,1	
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	50,8	33,5	49,2	40,5	39,9	35,3	37,7	34,4	31,4	10,2	
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	50,8	33,6	49,3	40,5	39,7	35,6	37,7	34,4	31,4	10,1	
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	48,9	33,7	47,3	38,5	37,7	34,1	35,6	32,3	29,3	8,4	
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	52,3	33,1	50,6	42,4	42,1	36,7	39,5	36,3	32,9	11,8	
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	52,4	33,3	50,8	42,4	42,0	36,9	39,5	36,3	33,0	11,8	
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	52,5	33,5	50,9	42,5	42,1	37,1	39,6	36,4	33,1	12,0	
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	51,5	33,6	49,8	41,6	41,2	36,3	38,5	35,3	32,0	11,2	
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	51,6	33,7	49,9	41,7	41,3	36,5	38,6	35,4	32,1	11,3	
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	51,7	33,8	50,0	41,7	41,3	36,7	38,7	35,4	32,2	11,4	
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	52,5	33,2	51,1	41,9	41,3	36,6	39,4	36,1	33,2	11,7	
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	52,7	33,3	51,2	42,2	41,4	36,8	39,5	36,2	33,3	11,8	
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	51,9	33,5	50,4	41,4	40,4	36,2	38,5	35,2	32,4	11,2	
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	52,0	33,6	50,5	41,4	40,5	36,4	38,6	35,3	32,5	11,3	
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	52,0	33,7	50,6	41,5	40,5	36,5	38,6	35,4	32,6	11,4	
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	50,2	33,8	48,8	39,6	38,4	34,9	36,6	33,3	30,6	9,4	
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	50,7	33,0	49,5	39,4	36,7	34,6	36,8	33,2	31,2	8,9	
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	50,8	33,1	49,6	39,5	37,4	34,6	37,4	34,0	31,5	9,5	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
(hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
			Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	49,9	33,3	48,5	38,8	37,3	34,0	36,5	33,2	30,6	8,8
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	50,0	33,4	48,7	39,1	37,9	34,3	36,6	33,3	30,7	9,0
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	50,1	33,5	48,8	39,4	38,0	34,4	36,7	33,3	30,7	9,1
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	50,2	33,7	48,9	39,4	38,1	34,6	36,7	33,4	30,8	9,2
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	49,5	33,0	48,2	38,4	36,6	33,5	36,2	32,9	30,2	8,3
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	49,6	33,2	48,3	38,5	37,2	33,7	36,3	33,0	30,3	8,5
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	49,8	33,3	48,4	38,9	37,8	34,0	36,4	33,1	30,4	8,6
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	49,9	33,4	48,5	39,2	37,8	34,1	36,5	33,1	30,5	8,8
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	50,0	33,6	48,6	39,2	37,9	34,3	36,5	33,2	30,6	8,9
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	41,9	27,6	41,0	31,0	28,4	24,5	23,4	17,5	11,6	-10,5
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	42,2	27,9	41,2	31,3	28,5	25,2	23,7	17,7	11,9	-10,2
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	42,4	28,1	41,4	31,4	28,7	25,9	23,9	17,8	12,0	-10,1
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	42,8	28,6	41,8	31,7	28,9	25,9	24,1	18,2	14,6	-9,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	43,9	29,7	43,0	32,7	29,7	26,1	24,6	18,6	14,9	-9,8
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	44,9	30,7	43,7	34,4	32,3	28,2	28,5	23,4	19,5	-4,8
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	34,4	22,3	33,3	22,1	18,9	20,0	16,2	11,3	7,7	-13,8
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	34,9	22,7	33,9	22,8	19,6	21,7	17,1	11,6	7,9	-13,5
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	35,5	23,2	34,4	23,4	20,3	22,8	17,7	11,9	8,1	-13,1
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	36,4	24,1	35,3	24,3	21,1	22,9	17,7	11,9	8,2	-12,9
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	38,6	26,0	37,7	26,8	23,4	22,9	17,9	11,9	8,2	-12,9
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	46,5	31,2	44,8	36,8	36,6	31,7	32,5	29,0	23,2	3,1
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	35,3	15,7	33,8	26,0	26,5	16,1	14,0	10,0	4,5	-10,3
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	33,9	21,1	32,6	22,3	19,5	21,4	17,8	12,9	8,4	-12,4
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	34,6	21,8	33,4	23,1	20,3	22,4	18,3	13,0	8,6	-12,1
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	35,4	23,0	34,3	24,0	21,2	21,7	17,7	12,7	8,6	-12,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
Groep: LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
Groepsreductie: (hoofdgroep)  
Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal Totaal										
					31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26	(achtergevel)	16,50	38,3	25,4	37,3	27,2	24,5	22,2	17,8	12,7	8,6	-12,1	
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29	(achtergevel)	4,50	36,7	20,2	35,2	27,5	26,3	22,2	20,7	16,0	10,6	-10,1	
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29	(achtergevel)	7,50	37,0	16,0	34,7	28,3	30,5	19,9	19,8	16,9	9,1	-3,4	
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29	(achtergevel)	10,50	37,7	21,6	34,7	29,0	30,3	25,3	26,4	23,0	15,0	-6,1	
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29	(achtergevel)	13,50	38,3	22,9	35,3	29,3	31,1	25,4	26,3	22,9	15,0	-7,0	
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29	(achtergevel)	16,50	37,6	24,7	36,5	26,4	23,2	22,7	19,4	14,6	9,4	-10,6	
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29	(achtergevel)	19,50	39,1	26,5	38,2	28,1	25,3	21,7	18,9	13,7	8,9	-11,1	
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28	(voorgevel)	4,50	42,4	20,6	40,6	33,2	33,3	27,0	28,3	24,6	17,1	-4,7	
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28	(voorgevel)	7,50	42,3	21,2	41,0	31,7	30,5	27,7	28,9	24,9	21,7	-2,6	
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28	(voorgevel)	10,50	42,7	21,9	41,1	32,2	32,2	28,2	30,1	26,5	22,3	-1,8	
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28	(voorgevel)	13,50	38,7	23,1	35,8	29,9	31,0	25,9	26,5	23,0	15,3	-6,8	
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28	(voorgevel)	16,50	38,0	24,9	36,9	26,3	22,4	23,7	20,4	15,3	10,4	-10,2	
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28	(voorgevel)	19,50	39,0	26,6	38,1	27,2	23,8	21,8	19,3	13,7	8,8	-11,0	
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23	(achtergevel)	1,50	44,1	22,3	42,9	33,7	32,1	28,1	30,2	26,2	22,8	-1,8	
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23	(achtergevel)	4,50	42,7	22,6	40,9	33,2	32,9	27,5	29,5	25,9	19,9	-3,6	
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23	(achtergevel)	7,50	42,9	23,0	41,3	32,6	32,6	28,4	30,1	26,5	22,2	-2,0	
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23	(achtergevel)	10,50	42,9	23,5	41,3	32,8	32,7	28,2	30,0	26,4	22,2	-2,0	
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23	(achtergevel)	13,50	39,5	24,4	36,9	31,1	31,4	26,0	26,6	23,1	15,3	-6,7	
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23	(achtergevel)	16,50	39,6	26,2	38,5	28,8	25,9	24,2	20,9	15,7	10,5	-10,0	
350_A	dak blok D		0,10	46,9	29,8	44,8	37,4	37,2	33,0	34,9	31,6	28,6	7,3	
351_A	dak blok D		0,10	47,1	29,7	44,4	38,1	38,9	33,5	35,8	32,6	29,0	8,0	
352_A	dak blok D		0,10	48,1	29,7	46,3	38,0	37,3	33,5	35,5	32,0	29,0	7,2	
400_A	Blok E - # 1-4-10-16	(zijgevel)	1,50	46,9	31,7	45,0	36,7	35,2	33,1	35,1	31,8	28,8	6,9	
400_B	Blok E - # 1-4-10-16	(zijgevel)	4,50	48,0	32,9	46,4	37,7	36,9	32,3	34,8	31,5	28,5	7,0	
400_C	Blok E - # 1-4-10-16	(zijgevel)	7,50	48,2	33,1	46,6	37,8	37,0	32,6	34,9	31,7	28,7	7,2	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
L'Aeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
			Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	42,3	27,7	40,9	31,8	29,9	29,4	27,6	22,8	20,0	-7,6
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	41,8	28,0	40,7	31,3	29,5	24,0	24,2	18,7	14,6	-10,3
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	42,2	28,5	41,1	31,6	29,7	24,6	24,5	19,0	15,2	-9,8
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	41,0	26,5	39,7	29,9	27,3	28,5	26,0	21,5	19,4	-8,6
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	40,4	26,8	39,5	29,1	26,5	21,1	20,1	14,7	13,1	-12,3
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	40,9	27,3	40,0	29,6	26,9	22,1	20,6	15,1	13,7	-11,8
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	39,0	25,7	38,1	27,5	24,7	19,7	18,3	13,2	12,6	-13,3
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	39,6	26,3	38,7	28,1	25,1	20,9	18,9	13,6	13,0	-12,8
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	41,3	27,7	40,5	29,8	26,6	22,5	20,3	14,7	13,8	-12,5
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	38,0	24,9	37,1	26,4	23,5	19,6	17,5	12,5	12,0	-14,2
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	38,7	25,5	37,9	27,1	24,0	21,0	18,2	12,9	12,2	-13,9
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	40,6	27,0	39,8	29,0	25,8	22,8	19,8	14,0	12,9	-13,5
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	36,2	23,1	35,4	24,1	20,2	19,0	16,9	12,9	11,7	-14,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	36,8	23,8	36,0	24,5	20,9	20,1	16,8	12,5	11,7	-14,4
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	39,0	25,4	38,2	26,9	23,3	21,9	18,2	12,9	12,4	-14,1
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	34,1	21,3	33,0	22,3	18,5	19,7	16,5	12,3	10,7	-15,4
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	34,4	22,3	33,4	22,4	19,0	19,5	15,8	11,2	10,7	-16,0
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	36,9	24,3	36,0	25,2	22,0	21,4	17,0	11,6	11,4	-15,7
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	40,9	21,1	39,0	30,5	30,9	29,0	29,1	25,1	21,1	-6,0
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	33,8	20,7	32,8	22,2	18,6	18,7	15,5	11,4	10,5	-16,3
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	34,0	21,3	33,1	22,0	18,6	18,8	15,2	10,6	10,3	-16,4
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	33,0	19,5	32,2	21,3	17,7	16,3	14,2	9,8	5,8	-16,5
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	36,5	23,8	35,8	23,9	19,7	17,6	14,5	9,8	5,8	-16,4
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	37,4	24,6	36,5	25,8	22,6	19,0	15,4	10,0	6,0	-16,1
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	39,7	20,2	37,8	30,7	32,7	18,1	19,4	17,5	9,4	-0,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: HWC versie 12-11-2013  
L<sub>Aeq</sub> per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
409_B	Blok E - # 3-9-15-21	(achtergevel)	4,50	38,2	25,6	37,4	26,5	23,0	19,0	16,6	10,9	6,6	-14,9
409_C	Blok E - # 3-9-15-21	(achtergevel)	7,50	39,2	26,5	38,4	27,5	24,0	20,7	17,8	11,3	6,8	-14,5
410_A	Blok E - # 8-14-20	(achtergevel)	4,50	43,8	27,7	40,6	36,2	35,3	30,5	32,7	29,1	25,6	2,7
410_B	Blok E - # 8-14-20	(achtergevel)	7,50	42,5	28,4	41,3	32,0	29,9	26,6	24,5	18,8	13,2	-10,9
410_C	Blok E - # 8-14-20	(achtergevel)	10,50	43,3	29,2	42,2	32,8	30,2	27,8	25,2	19,4	13,9	-10,5
411_A	Blok E - # 7-13-19	(achtergevel)	4,50	47,2	31,3	45,0	37,5	37,8	33,2	35,8	32,5	29,1	6,4
411_B	Blok E - # 7-13-19	(achtergevel)	7,50	47,4	31,5	45,2	37,9	37,8	33,5	35,9	32,6	29,2	6,5
411_C	Blok E - # 7-13-19	(achtergevel)	10,50	47,6	31,7	45,5	38,0	37,9	33,8	36,0	32,6	29,3	6,6
412_A	Blok E - # 6-12-18	(achtergevel)	4,50	46,7	31,6	45,2	35,9	35,4	30,9	33,5	30,2	26,9	4,3
412_B	Blok E - # 6-12-18	(achtergevel)	7,50	46,9	31,7	45,4	36,5	35,5	31,2	33,6	30,3	27,0	4,4
412_C	Blok E - # 6-12-18	(achtergevel)	10,50	47,1	31,9	45,6	36,6	35,6	31,6	33,7	30,3	27,0	4,5
413_A	Blok E - # 2-5-11-17	(achtergevel)	1,50	47,1	32,0	45,7	36,3	35,2	31,3	34,0	30,7	27,5	5,3
413_B	Blok E - # 2-5-11-17	(achtergevel)	4,50	47,3	32,1	45,8	36,4	35,7	31,5	34,1	30,8	27,6	5,4
413_C	Blok E - # 2-5-11-17	(achtergevel)	7,50	47,5	32,3	46,0	36,8	36,1	31,8	34,2	30,9	27,7	5,6
414_A	Blok E - # 1-4-10-16	(achtergevel)	1,50	49,0	32,6	47,7	37,9	36,0	32,6	35,4	32,4	29,6	7,5
414_B	Blok E - # 1-4-10-16	(achtergevel)	4,50	49,2	32,7	47,8	38,1	36,8	33,1	35,8	32,5	29,7	7,6
414_C	Blok E - # 1-4-10-16	(achtergevel)	7,50	49,3	32,8	47,9	38,3	37,4	33,4	35,9	32,6	29,8	7,8
450_A	dak blok E		0,10	48,3	29,7	46,7	38,3	37,1	33,1	35,6	32,2	29,4	7,2
451_A	dak blok E		0,10	47,4	31,8	45,9	36,9	36,0	31,4	33,7	30,4	27,1	4,8
452_A	dak blok E		0,10	44,8	29,4	42,9	34,4	34,1	30,4	32,8	29,4	26,0	2,9
500_B	Blok C, app noord	(noordgevel)	4,50	51,3	36,1	49,8	40,7	39,6	35,4	38,0	34,8	32,4	12,4
501_B	Blok C, app noord	(noordgevel)	4,50	49,8	34,9	48,4	38,7	36,8	34,6	37,1	33,7	32,3	12,1
502_B	Blok C, app noord	(westgevel)	4,50	50,6	34,5	49,0	39,8	38,7	35,5	38,1	34,7	32,7	12,2
503_B	Blok C, app noord	(westgevel)	4,50	50,7	34,2	49,2	40,5	38,9	35,1	37,7	34,3	32,2	11,5
504_B	Blok C, app zuid	(westgevel)	4,50	51,1	34,1	49,9	40,3	38,7	34,8	37,4	34,0	31,8	10,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

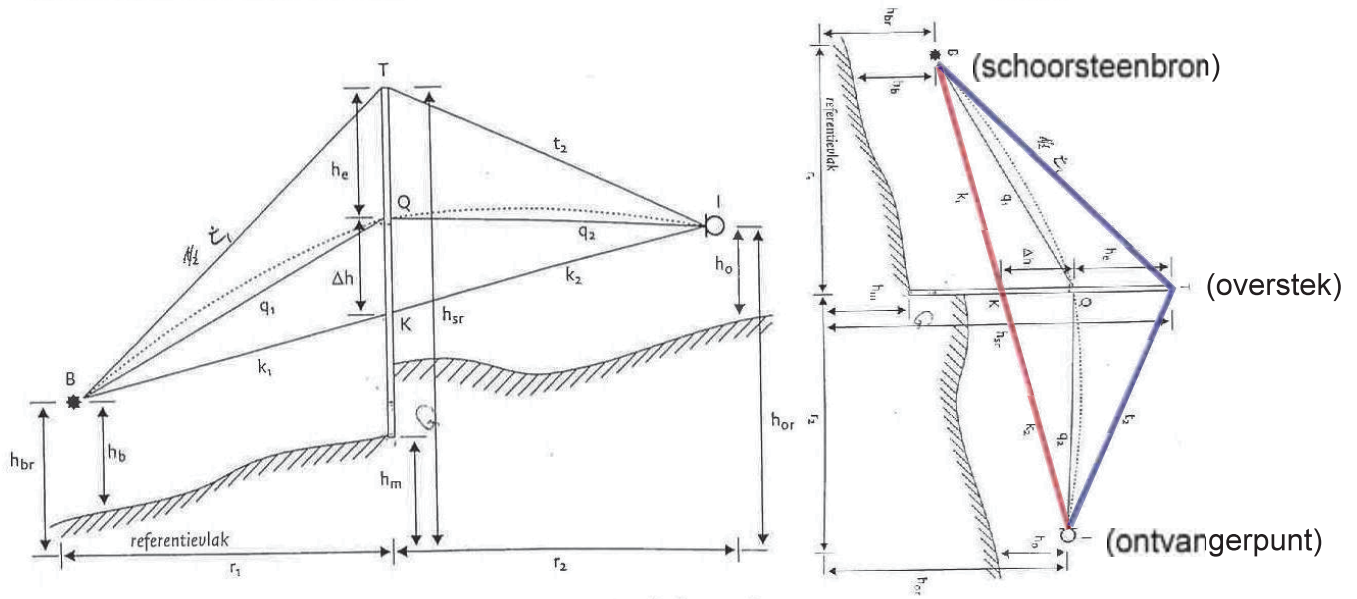
Rapport: Resultatentabel  
 Model: HWC versie 12-11-2013  
 LAeq per oktaaf totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Eitmaal									
			Totaal	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	50,9	34,3	49,6	40,0	38,6	34,6	37,2	33,7	31,5	10,4
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	47,1	31,0	45,8	36,2	35,5	30,8	33,0	29,6	26,2	4,2
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	47,0	30,7	45,7	36,4	35,4	30,8	32,9	29,5	26,2	4,1
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	44,8	31,6	43,9	33,7	31,2	25,5	25,3	19,8	17,3	-6,6
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	43,6	32,1	42,5	32,7	30,2	24,4	23,4	17,8	14,9	-6,6
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	44,5	32,8	43,4	33,5	30,8	25,0	24,1	18,5	15,5	-5,8
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	45,7	33,6	44,7	34,4	31,6	26,2	25,5	19,9	16,3	-5,1
550_A	dak blok C	0,10	51,7	35,7	50,2	40,9	39,8	36,0	38,6	35,4	32,7	12,2
551_A	dak blok C	0,10	50,2	34,8	48,4	40,1	39,7	34,7	37,2	34,0	31,0	10,5

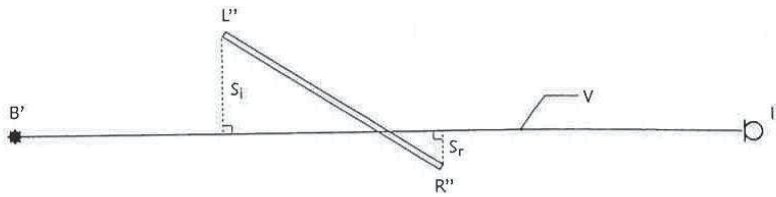
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2.62

13-2-2015 13:49:11



FIGUUR C.5.5 Toelichting op de geometrische parameters bij de berekening van  $D_{scherm}$



FIGUUR C.5.6 Toelichting op de berekening van  $D_{scherm}$

Er worden drie situaties onderscheiden, die vervolgens behandeld worden:

- a. V snijdt geen enkel scherm;
- b. V snijdt één scherm;
- c. V snijdt meer dan een scherm.

a. *V snijdt geen scherm*

In het geval dat vlak V geen enkel afschermend object snijdt, kunnen slechts grote, hoge objecten in de omgeving van de lijn van bron naar immissiepunt het geluidsveld van een puntbron beïnvloeden. Bij de berekening worden deze diffracties buiten beschouwing gelaten.

(5.9)  $D_{scherm} = 0$  dB

Opmerking: door de splitsing van geluidsbronnen in kleinere deelbronnen wordt het effect van de discontinuïteit wel/geen afscherming sterk afgezwakt.

b. *V snijdt één scherm*

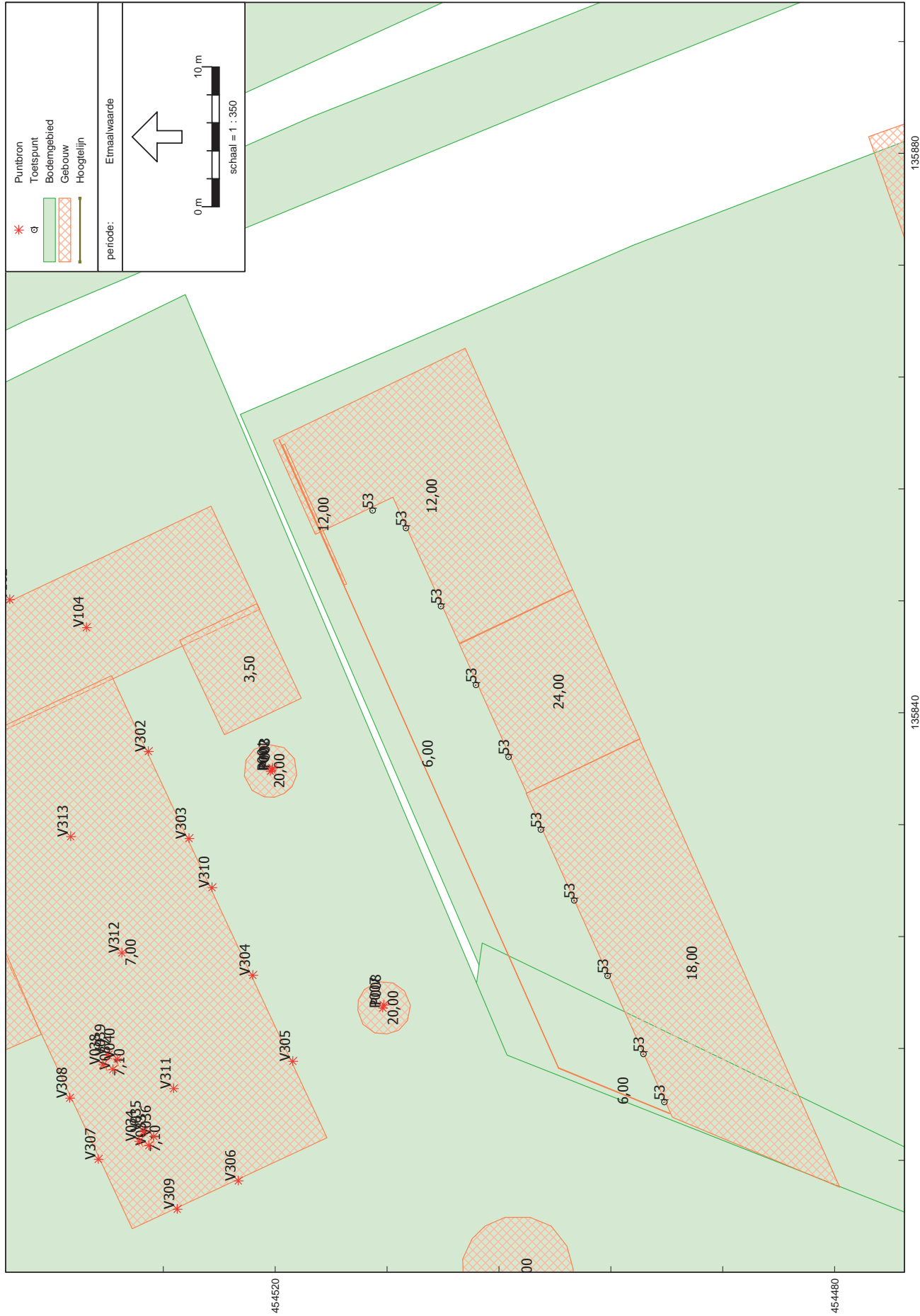
Uit de plaats van de punten K, Q en T enerzijds en de punten B en I anderzijds kunnen de lengten van de rechte verbindingslijnen  $k_1 = BK$ ,  $k_2 = KI$ ,  $q_1 = BQ$ ,  $q_2 = QI$ ,  $t_1 = BT$  en  $t_2 = TI$  worden berekend (zie figuur C.5.5).

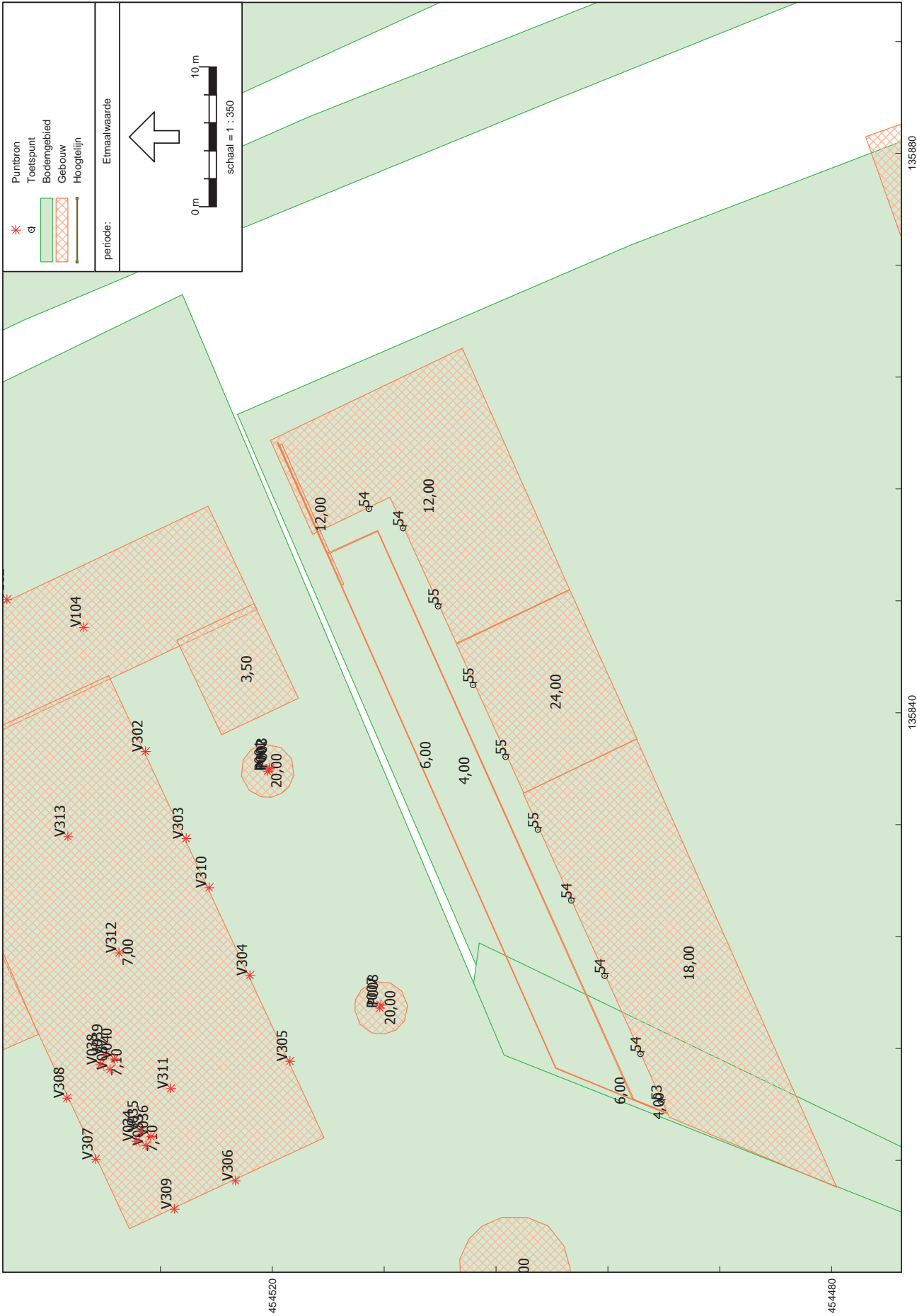
afscherming schoorsteen	afstand tot binnengevel	hoogte wnp	hoogte overstek	diepte overstek	as the crow flies										D(scherm)										
					11	12	E(V)	31	63	125	250	500	1000	2000		4000	8000								
41,00	16,00	1,50	3,00	1,80	42,62	2,34	0,29	0,0378	0,0768	0,1523	0,3046	0,6093	1,2185	2,4371	4,8741	9,7483	0,91	2,11	4,97	9,59	11,81	14,37	17,14	20,02	22,97
41,00	16,00	4,50	6,00	1,80	39,85	2,34	0,26	0,0338	0,0686	0,1362	0,2723	0,5447	1,0893	2,1787	4,3573	8,7146	0,89	2,06	4,82	9,27	11,43	13,94	16,68	19,55	22,49
41,00	16,00	7,50	9,00	1,80	37,12	2,34	0,23	0,0294	0,0598	0,1196	0,2372	0,4744	0,9488	1,8976	3,7952	7,5905	0,88	2,00	4,65	8,89	10,96	13,42	16,12	18,97	21,90
41,00	16,00	10,50	12,00	1,80	34,44	2,34	0,19	0,0247	0,0502	0,0996	0,1992	0,3985	0,7970	1,5939	3,1879	6,3758	0,86	1,93	4,44	8,44	10,40	12,77	15,43	18,25	21,16
41,00	16,00	13,50	15,00	1,80	31,82	2,34	0,15	0,0197	0,0400	0,0794	0,1587	0,3175	0,6349	1,2698	2,5397	5,0793	0,84	1,86	4,21	7,91	9,71	11,96	14,53	17,31	20,19
41,00	16,00	16,50	18,00	1,80	29,26	2,34	0,11	0,0144	0,0294	0,0582	0,1165	0,2330	0,4659	0,9318	1,8637	3,7273	0,82	1,78	3,94	7,27	8,84	10,91	13,35	16,05	18,90
41,00	16,00	19,50	21,00	1,80	26,80	2,34	0,07	0,0092	0,0187	0,0372	0,0743	0,1486	0,2972	0,5944	1,1888	2,3776	0,79	1,69	3,65	6,52	7,76	9,52	11,73	14,28	17,04

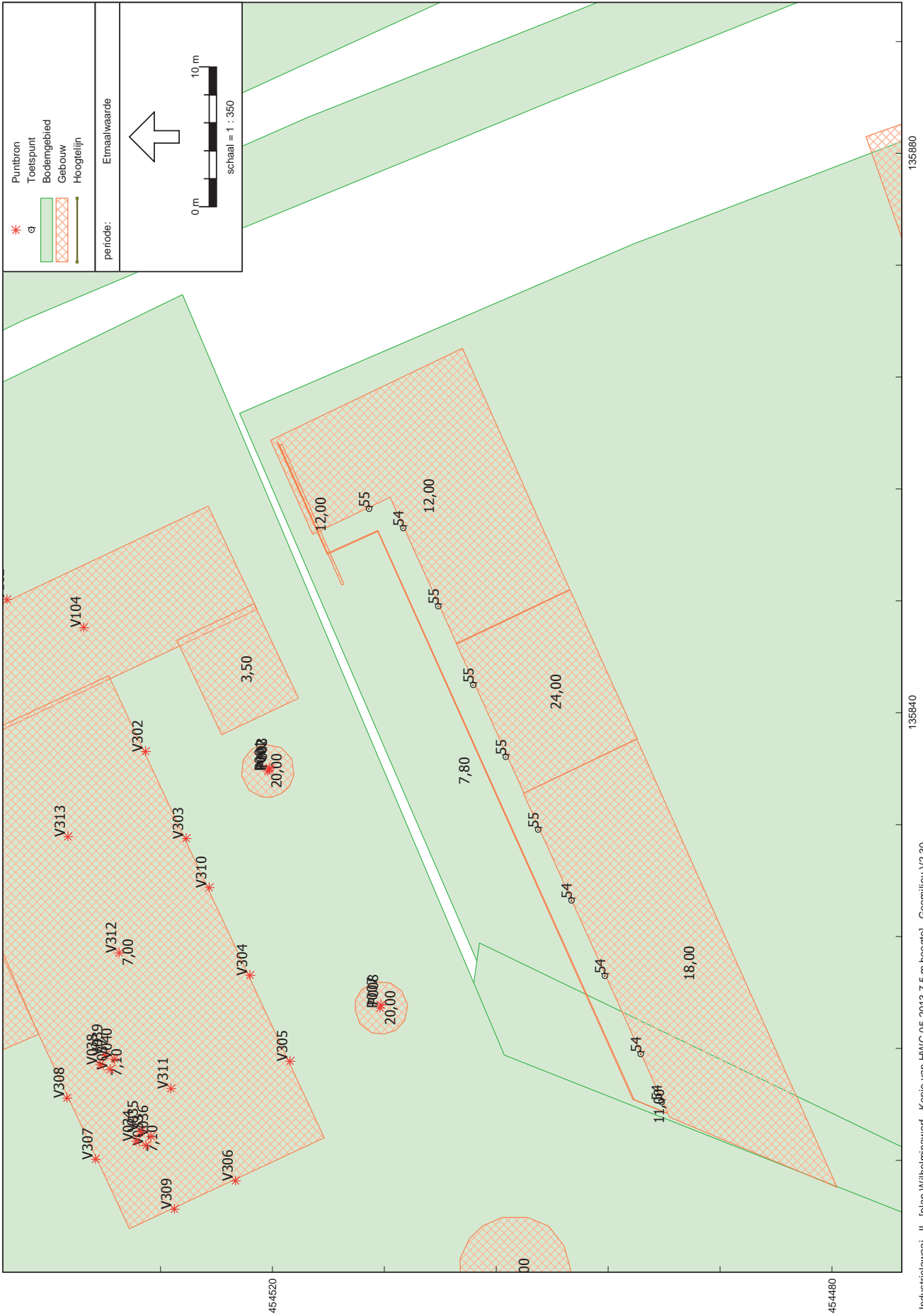
afscherming kopgevel door galerijplaten P01-P03, P07-P08		as the crow flies										D(scherm)													
afscherming	afstand tot binnengevel	11	12	E(V)	31	63	125	250	500	1000	2000		4000	8000											
41,00	13,80	1,50	3,00	1,80	41,84	2,34	0,35	0,0455	0,0924	0,1833	0,3667	0,7333	1,4666	2,9332	5,8665	11,7330	0,93	2,20	5,24	10,14	12,47	15,10	17,90	20,80	23,76
41,00	13,80	4,50	6,00	1,80	39,02	2,34	0,32	0,0416	0,0845	0,1676	0,3352	0,6705	1,3409	2,6818	5,3637	10,7273	0,92	2,15	5,11	9,87	12,15	14,74	17,53	20,42	23,38
41,00	13,80	7,50	9,00	1,80	36,23	2,34	0,29	0,0373	0,0757	0,1502	0,3004	0,6008	1,2016	2,4032	4,8065	9,6130	0,91	2,10	4,95	9,55	11,77	14,32	17,08	19,96	22,91
41,00	13,80	10,50	12,00	1,80	33,48	2,34	0,25	0,0325	0,0660	0,1309	0,2619	0,5237	1,0475	2,0949	4,1899	8,3798	0,89	2,04	4,77	9,16	11,30	13,79	16,52	19,39	22,32

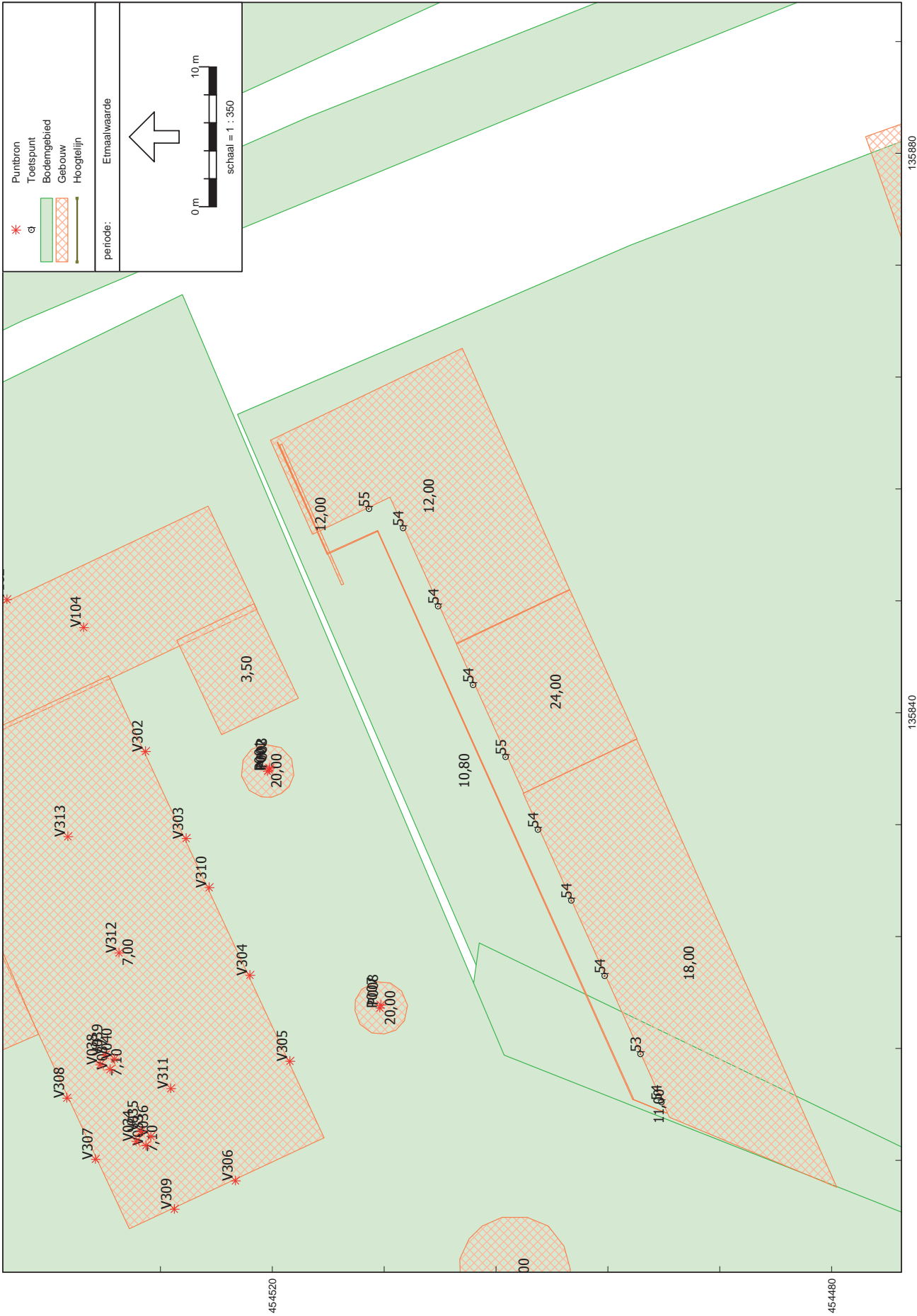
afscherming langgevel door hoge overstek P01-P03, P07-P08		as the crow flies										D(scherm)													
afscherming	afstand tot binnengevel	11	12	E(V)	31	63	125	250	500	1000	2000		4000	8000											
41,00	16,00	1,50	3,00	1,80	42,62	2,34	0,09	0,0119	0,0242	0,0480	0,0959	0,1918	0,3837	0,7673	1,5346	3,0693	2,33	5,02	5,98	6,92	8,35	10,28	12,64	15,28	18,09
41,00	16,00	4,50	6,00	1,80	39,85	2,34	0,02	0,0030	0,0062	0,0122	0,0245	0,0489	0,0978	0,1957	0,3914	0,7827	2,22	4,58	5,11	5,43	6,00	6,95	8,40	10,35	12,71
41,00	16,00	7,50	9,00	1,80	37,12	2,34	0,00	0,0002	0,0005	0,0009	0,0018	0,0036	0,0073	0,0145	0,0290	0,0580	2,18	4,43	4,80	4,82	4,87	4,98	5,17	5,54	6,19
41,00	16,00	10,50	12,00	1,80	34,44	2,34	0,09	0,01	0,02	0,05	0,10	0,20	0,39	0,78	1,57	3,13	2,33	5,03	6,00	6,95	8,40	10,34	12,71	15,35	18,17
41,00	16,00	13,50	15,00	1,80	31,82	2,34	0,47	0,0608	0,1236	0,2453	0,4806	0,9611	1,9222	3,8445	7,6890	15,3780	2,85	6,84	8,98	11,08	13,55	16,26	19,11	22,04	25,01
41,00	16,00	16,50	18,00	1,80	29,26	2,34	1,56	0,2017	0,4034	0,8068	1,6136	3,2272	6,4544	12,9088	25,8176	51,6352	3,86	9,72	12,85	15,51	18,33	21,24	24,20	27,19	30,19

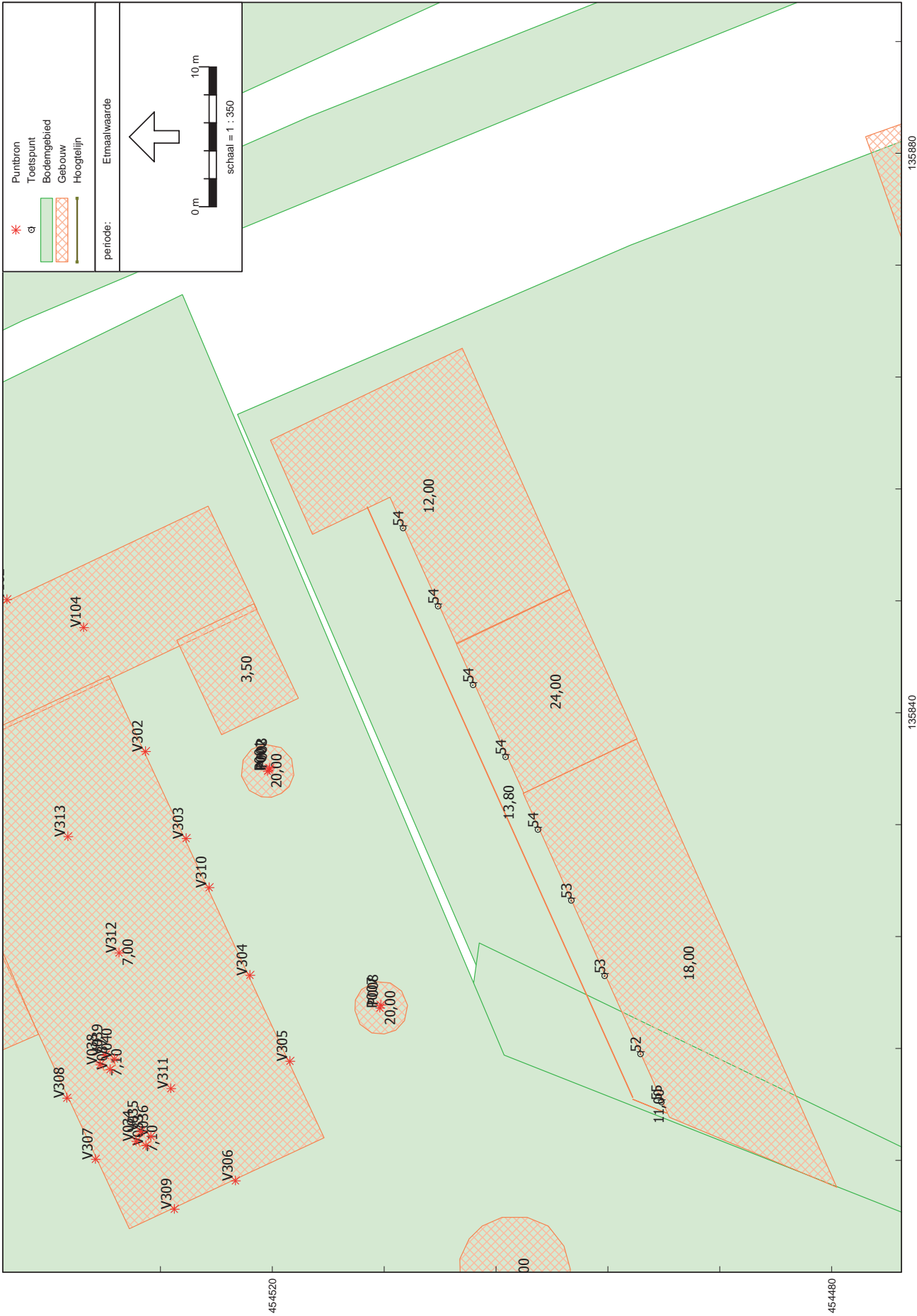
afscherming kopgevel door hoge overstek P01-P03, P07-P08		as the crow flies										D(scherm)													
afscherming	afstand tot binnengevel	11	12	E(V)	31	63	125	250	500	1000	2000		4000	8000											
41,00	13,80	1,50	3,00	1,80	41,84	2,34	0,03	0,0042	0,0086	0,0170	0,0341	0,0681	0,1363	0,2726	0,5452	1,0904	3,24	7,59	5,24	5,66	6,40	7,58	9,27	11,43	13,95
41,00	13,80	4,50	6,00	1,80	39,02	2,34	0,00	0,0000	0,0001	0,0001	0,0003	0,0006	0,0012	0,0024	0,0047	0,0095	1,21	2,47	4,78	4,78	4,79	4,81	4,84	4,91	5,04
41,00	13,80	7,50	9,00	1,80	36,23	2,34	0,10	0,0134	0,0271	0,0538	0,1077	0,2154	0,4307	0,8614	1,7228	3,4457	1,31	2,84	6,10	7,12	8,64	10,65	13,06	15,74	18,57
41,00	13,80	10,50	12,00	1,80	33,48	2,34	0,77	0,10	0,20	0,40	0,80	1,60	3,21	6,42	12,83	25,67	1,77	4,38	10,42	12,80	15,45	18,27	21,18	24,14	27,13

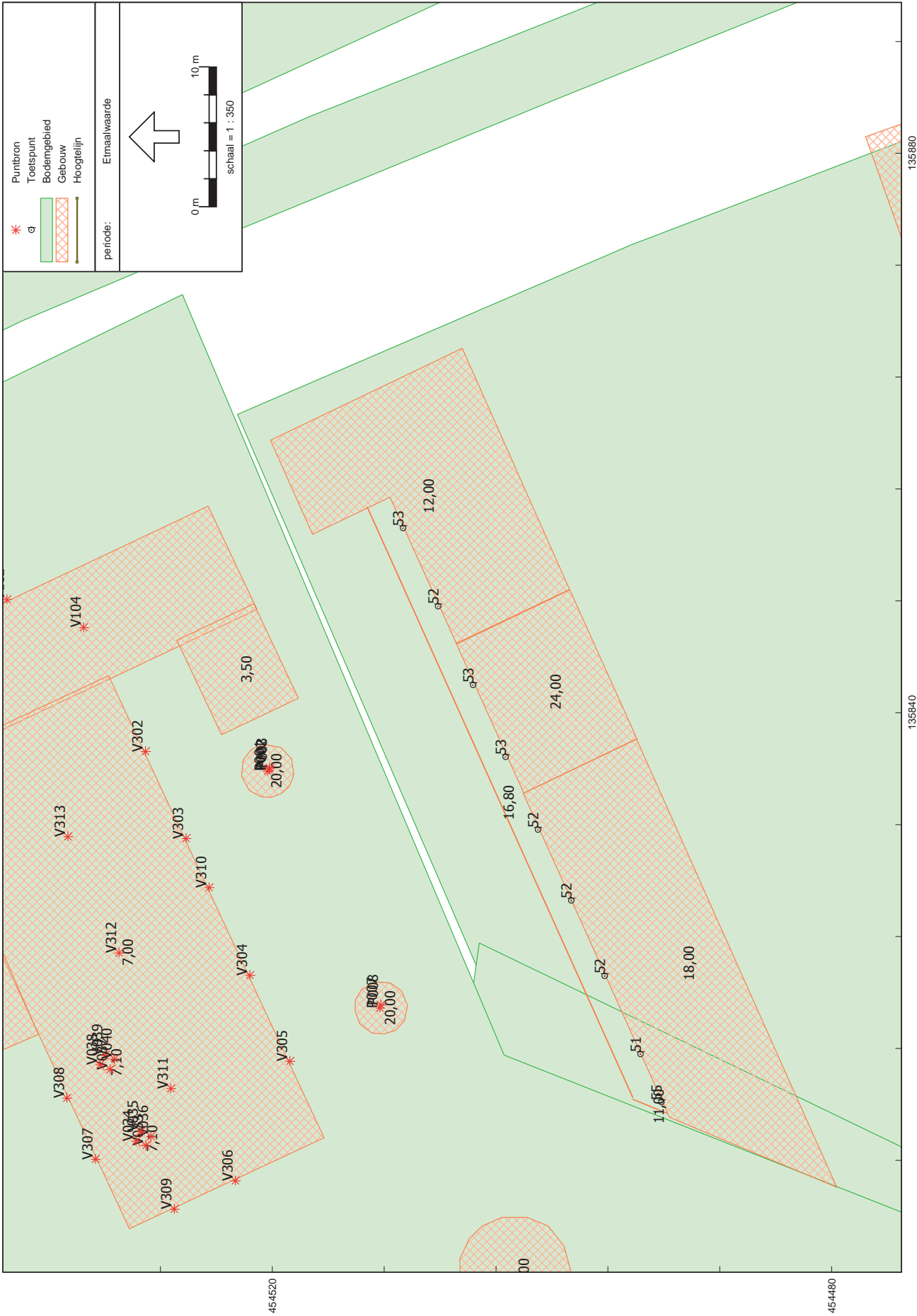










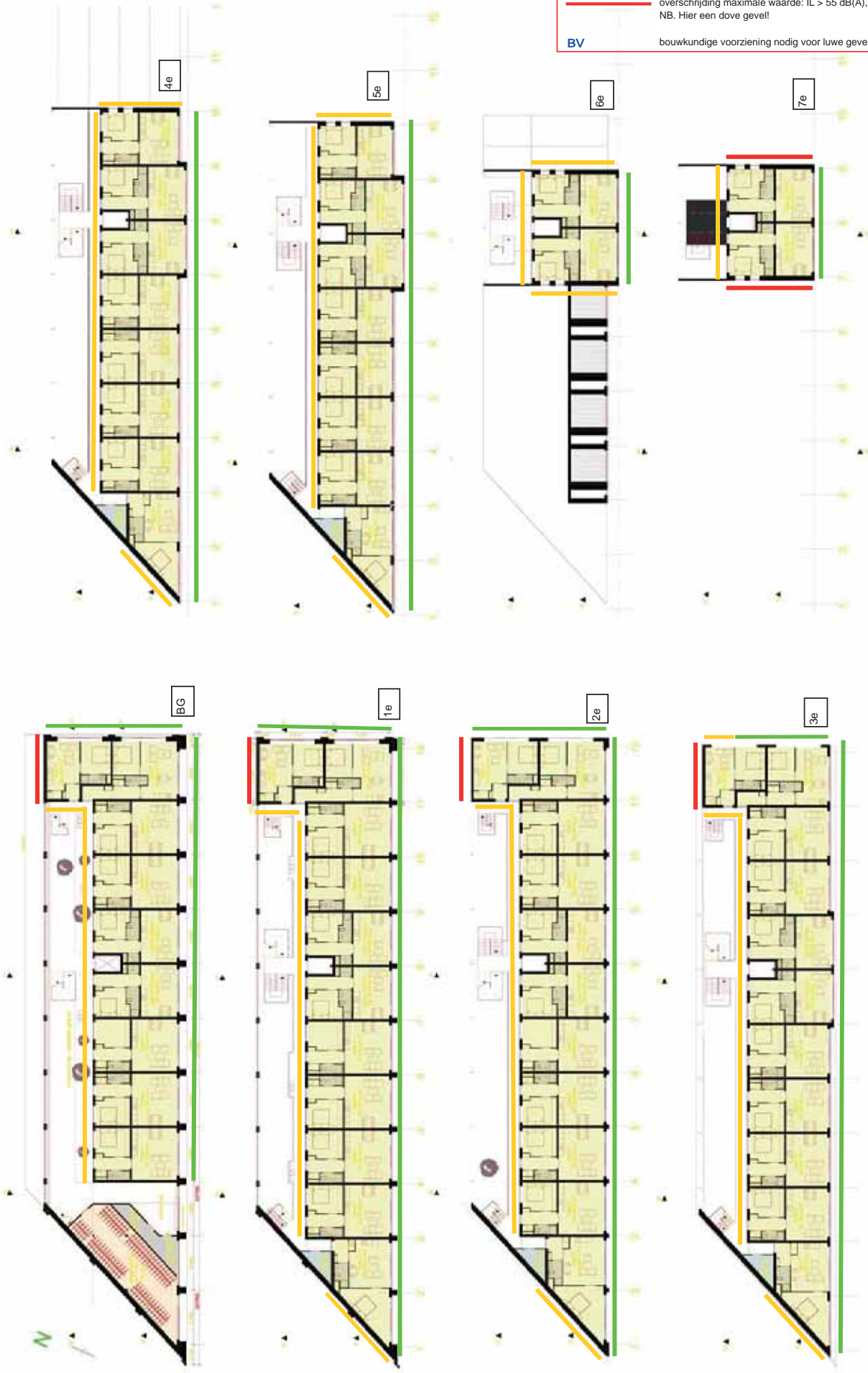


**Bijlage 5:   Overzicht geluidluwe gevels**

— luwe gevel: IL  $\leq$  50 dB(A), VL  $\leq$  48 dB  
— hogere waarde: IL  $\leq$  55 dB(A), VL  $\leq$  63 dB  
— overschrijding maximale waarde: IL  $>$  55 dB(A), VL  $>$  63 dB  
 NB. Hier een dove gevel!

BV

bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel



# STEDENBOUWKUNDIG PLAN TOTAAL OVERZICHT woningen

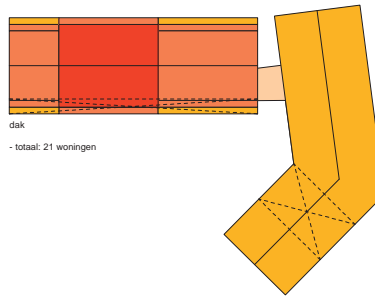
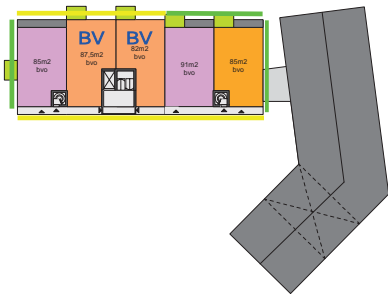


	luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB
	hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB
	overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB NB. Hier een dove gevel!
<b>BV</b>	bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel

**BLOK B**  
55 appartementen

# STEDENBOUWKUNDIG PLAN TOTAAL OVERZICHT woningen

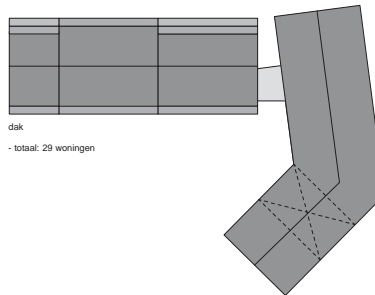
4e verdieping  
- 5 appartementen per laag



3e verdieping  
- 5 appartementen per laag



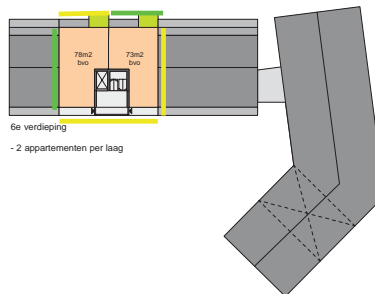
3e verdieping  
- 6 appartementen per laag



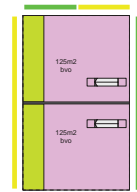
1e en 2e verdieping  
- 5 appartementen per laag



1e en 2e verdieping  
- 6 appartementen per laag

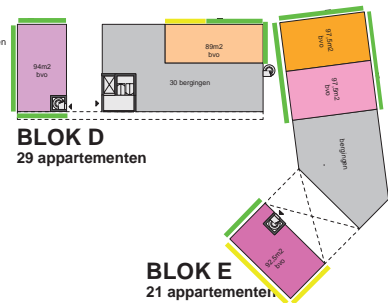


6e verdieping  
- 2 appartementen per laag

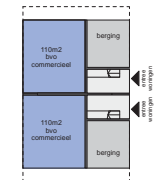
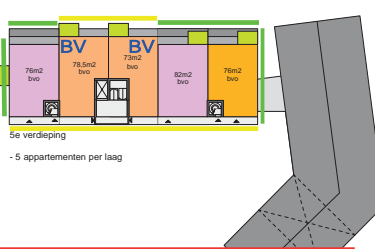


6e verdieping  
- 2 appartementen

begane grond  
- 2 grondgebonden woningen



begane grond  
- 3 grondgebonden woningen



— luwe gevel: IL <= 50 dB(A), VL <= 48 dB  
 — hogere waarde: IL <= 55 dB(A), VL <= 63 dB  
 — overschrijding maximale waarde: IL > 55 dB(A), VL > 63 dB  
 NB. Hier een dove gevel!

BV bouwkundige voorziening nodig voor luwe gevel

BLOK C  
horeca / 2 appartementen

**Bijlage 6: Bouwkundige voorzieningen**







**Bijlage 7: Hogere waarden**

**Hogere waarden**

project: Wilhelminawerf te Utrecht  
 projectnr.: 12.0948.v02  
 omschrijving: cumulatie industrielawaai (HWC + parkeren) en wegverkeerlawaai

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Wilhelminalaan - Balijelaan L <sub>den</sub> [dB]	Kanaalweg - Parallelweg L <sub>den</sub> [dB]	Europain - Ov. den Oudenlaan L <sub>den</sub> [dB]	HWC
						L <sub>etmaal</sub> [dB(A)]
100_A	blok A APP 1-10-21-32	1,5				
100_B	blok A APP 1-10-21-32	4,5				
100_C	blok A APP 1-10-21-32	7,5				
100_D	blok A APP 1-10-21-32	10,5				
101_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				52
101_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				
101_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				
101_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				
102_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				
102_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				
102_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				
102_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				
103_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5				
103_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5				
103_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5				
103_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5				
104_A	blok A APP 43-51	13,5				
104_B	blok A APP 43-51	16,5				
105_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				
105_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	4,5				
105_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	7,5				
105_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				
105_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	13,5				
105_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	16,5				
106_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5				
106_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5				
107_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5				
107_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5				
107_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5				
107_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5				
108_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5				
108_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5				
108_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5				
108_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5				
109_B	blok A APP x-20-31-42	4,5				
109_C	blok A APP x-20-31-42	7,5				
109_D	blok A APP x-20-31-42	10,5				
110_B	blok A APP x-20-31-42	4,5				53
110_C	blok A APP x-20-31-42	7,5				54
110_D	blok A APP x-20-31-42	10,5				54
111_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5				55
111_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5				DG/BV
111_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5				DG/BV
111_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5				DG/BV
112_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5				DG/BV
112_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5				DG/BV
112_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5				DG/BV
112_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5				DG/BV
113_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				DG/BV
113_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	4,5				DG/BV
113_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	7,5				DG/BV
113_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	1,5				DG/BV
113_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	13,5				DG/BV

Id.	Omschrijving	Hoogte	Wilhelminalaan -	Kanaalweg -	Europaln - Ov.	HWC
		[m]	Balijelaan L <sub>den</sub> [dB]	Parallelweg L <sub>den</sub> [dB]	den Oudenlaan L <sub>den</sub> [dB]	L <sub>etmaal</sub> [dB(A)]
113_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/5	16,5				DG/BV
114_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5				DG/BV
114_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5				DG/BV
115_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5				DG/BV
115_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5				DG/BV
115_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5				DG/BV
115_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5				DG/BV
116_A	blok A APP 43-51	13,5				DG/BV
116_B	blok A APP 43-51	16,5				DG/BV
117_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				DG/BV
117_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				DG/BV
117_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				DG/BV
117_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				DG/BV
118_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5				DG/BV
118_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5				DG/BV
118_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5				DG/BV
118_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5				DG/BV
119_A	blok A APP 59-61	19,5				54
119_B	blok A APP 59-61	22,5				DG/BV
120_A	blok A APP 60-62	19,5				55
120_B	blok A APP 60-62	22,5				DG/BV
121_A	blok A APP 43-51	13,5				53
121_B	blok A APP 43-51	16,5				55
200_A	blok A Blok B - # 1 (zijgevel)	1,5				
201_A	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,5				
201_B	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,5				
201_C	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,5				
201_D	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,5				52
201_E	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,5				53
201_F	blok A Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,5				54
202_A	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,5				
202_B	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,5				
202_C	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,5				
202_D	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,5				
202_E	blok A Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,5				52
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,5				53
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,5				53
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,5				51
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,5				54
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,5				54
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,5				54
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,5				55
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,5				55
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,5				53
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,5				53
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,5				53
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,5				54
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,5				54
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,5				53
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,5				53
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,5				54
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,5				54
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,5				54
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,5				54
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,5				52
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,5				52
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,5				53
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,5				53
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,5				53
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,5				
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,5				
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,5				
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,5				
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,5				51

Id.	Omschrijving	Hoogte	Wilhelminalaan -	Kanaalweg -	Europaal - Ov.	HWC
		[m]	Balijelaan L <sub>den</sub> [dB]	Parallelweg L <sub>den</sub> [dB]	den Oudenlaan L <sub>den</sub> [dB]	L <sub>etmaal</sub> [dB(A)]
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,5				51
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5				51
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,5				
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,5				
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,5				
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,5				
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,5				
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,5				
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,5				
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,5				
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,5				
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,5				
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,5				
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,5				
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,5				
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,5				
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,5				
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,5				
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,5				
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,5				
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,5				
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,5				
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,5				
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,5				
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,5				
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,5				
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,5				
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,5				
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,5				
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,5				
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,5				
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,5				
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,5				
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,5				
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,5				
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,5				
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,5				
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,5				
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,5				
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,5				
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,5				
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,5				
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,5				
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,5				
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,5				
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,5				
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,5				
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,5				
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,5				
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,5				
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,5				
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,5				
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,5				
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5				
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,5				
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,5				
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,5				
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,5				
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,5				
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,5				
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,5				
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,5				
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,5				
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,5				

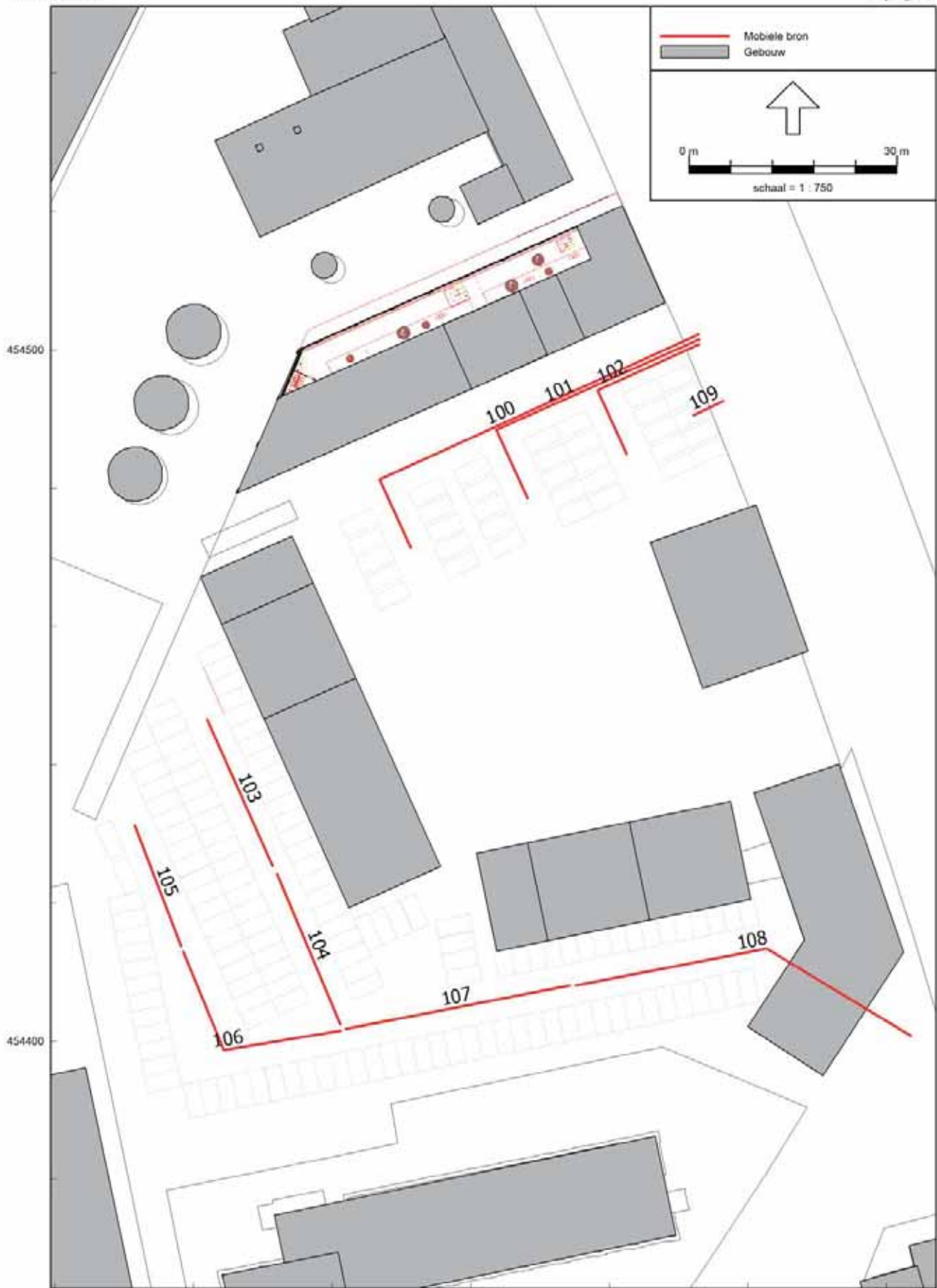
Id.	Omschrijving	Hoogte	Wilhelminalaan -	Kanaalweg -	Europaal - Ov.	HWC
		[m]	Balijelaan L <sub>den</sub> [dB]	Parallelweg L <sub>den</sub> [dB]	den Oudenlaan L <sub>den</sub> [dB]	L <sub>etmaal</sub> [dB(A)]
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,5				
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,5				
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,5				
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,5				
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,5				
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,5				
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,5				
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,5				
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,5				
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,5				
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,5				
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,5				
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,5				
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,5				
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,5				
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,5				
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,5				
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,5				
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,5				
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5				53
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5				53
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5				54
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5				54
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5				54
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5				
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5				
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	50			
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	51			
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	51			
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5				51
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5				
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5				51
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5				51
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5				51
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5				51
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5				
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5				
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5				
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5				
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5				
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5				
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,5				
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,5				
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,5				
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,5				
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,5				
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,5				
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,5				
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,5				51
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,5				51
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,5				51
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,5				51
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,5				
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5				52
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5				52
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5				53
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5				52
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5				52
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5				52
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,5				53
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,5				53
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,5				52
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,5				52
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,5				52

Id.	Omschrijving	Hoogte	Wilhelminalaan -	Kanaalweg -	Europaal - Ov.	HWC
		[m]	Balijelaan L <sub>den</sub> [dB]	Parallelweg L <sub>den</sub> [dB]	den Oudenlaan L <sub>den</sub> [dB]	L <sub>etmaal</sub> [dB(A)]
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,5				
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,5				51
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,5				51
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,5				
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,5				
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,5				
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,5				
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,5				
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,5				
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,5				
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,5				
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,5				
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,5				
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,5				
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,5				
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,5	50			
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,5	50			
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	49			
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,5				
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,5				
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,5	51			
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,5	52			
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,5	53			
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5				
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,5				
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,5	49			
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,5	51			
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,5	52			
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,5	52			
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,5				
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,5				
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,5	50			
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,5	51			
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,5	52			
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,5	52			
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5				
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5				
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	49			
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	50			
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	50			
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	51			
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,5				
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,5				
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,5				
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,5				
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,5	49			
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,5	50			
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,5				
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,5				
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,5				
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,5				
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,5				
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,5	49			
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,5				
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,5	49			
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,5	50			
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,5	50			
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,5	50			
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,5	51			
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	50			
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	51			
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	51			
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	53	52		
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	53	51		

Id.	Omschrijving	Hoogte	Wilhelminalaan -	Kanaalweg -	Europaal - Ov.	HWC
		[m]	Balijelaan L <sub>den</sub> [dB]	Parallelweg L <sub>den</sub> [dB]	den Oudenlaan L <sub>den</sub> [dB]	L <sub>etmaal</sub> [dB(A)]
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	54	51		
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,5	53	53		
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,5	53	52		
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,5	54	52		
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,5	52	54		
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,5	53	54		
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,5	54	53		
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,5	51	50		
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,5	52	50		
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,5	53	50		
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,5				
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,5				
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,5				
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,5				
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,5				
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,5				
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,5				
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,5				
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,5				
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,5				
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,5				
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,5				
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,5				
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,5				
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,5				
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,5				
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,5				
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,5				

DV/BK dove gevel of bouwkundige voorziening

**Bijlage 8: Geluid parkeren**



135800  
Industrielaan - IL, [Wilhelminawerf 11-2013 - parkeren 12-11-2013], Geomilieu V2.30

135900

invoergegevens: mobiele bronnen

Model: parkeren 12-11-2013  
Wilhelminawerf 11-2013 - Wilhelminawerf Utrecht  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO H	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
100	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
101	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
102	Q personenauto	0,75	26	4	2	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
103	Q personenauto	0,75	52	8	4	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
104	Q personenauto	0,75	109	18	9	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
105	Q personenauto	0,75	40	7	3	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
106	Q personenauto	0,75	106	17	9	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
107	Q personenauto	0,75	260	42	23	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
108	Q personenauto	0,75	338	55	30	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02
109	Q personenauto	0,75	16	13	1	15	62,00	72,00	77,00	79,00	81,00	84,00	82,00	80,00	72,00	89,02

Rapport: Resultatentabel  
Model: parkeren 12-11-2013  
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groepsreductie: (hoofdgroep)  
Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
100_A	APP 1-10-21-32	1,50	27,8	24,8	18,4	29,8
100_B	APP 1-10-21-32	4,50	27,6	24,7	18,3	29,7
100_C	APP 1-10-21-32	7,50	27,4	24,5	18,0	29,5
100_D	APP 1-10-21-32	10,50	27,3	24,4	18,0	29,4
101_A	APP 2-11-22-33	1,50	32,3	29,4	23,0	34,4
101_B	APP 2-11-22-33	4,50	32,0	29,0	22,6	34,0
101_C	APP 2-11-22-33	7,50	31,2	28,3	21,9	33,3
101_D	APP 2-11-22-33	10,50	30,5	27,7	21,2	32,7
102_A	APP 2-11-22-33	1,50	41,6	38,5	32,2	43,5
102_B	APP 2-11-22-33	4,50	40,9	37,8	31,5	42,8
102_C	APP 2-11-22-33	7,50	39,8	36,7	30,4	41,7
102_D	APP 2-11-22-33	10,50	38,7	35,7	29,4	40,7
103_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	44,5	41,3	35,1	46,3
103_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	43,8	40,6	34,5	45,6
103_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	42,8	39,6	33,4	44,6
103_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	41,8	38,6	32,4	43,6
104_A	APP 43-51	13,50	38,2	35,1	28,9	40,1
104_B	APP 43-51	16,50	37,2	34,1	27,9	39,1
105_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	43,8	40,5	34,4	45,5
105_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	43,2	39,9	33,8	44,9
105_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	42,2	39,0	32,8	44,0
105_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	43,8	40,5	34,4	45,5
105_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	37,7	34,6	28,4	39,6
105_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	36,8	33,6	27,5	38,6
106_A	APP 59-60/61-62	19,50	36,0	32,8	26,7	37,8
106_B	APP 59-60/61-62	22,50	35,2	32,0	25,9	37,0
107_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	42,1	38,8	32,8	43,8
107_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	41,7	38,4	32,3	43,4
107_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	40,9	37,6	31,5	42,6
107_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	39,9	36,7	30,6	41,7
108_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	40,2	36,8	30,8	41,8
108_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	39,9	36,6	30,5	41,6
108_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	39,1	35,8	29,8	40,8
108_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	38,2	35,0	28,9	40,0
109_B	APP x-20-31-42	4,50	35,9	32,6	26,5	37,6
109_C	APP x-20-31-42	7,50	35,8	32,5	26,4	37,5
109_D	APP x-20-31-42	10,50	35,4	32,2	26,1	37,2
110_B	APP x-20-31-42	4,50	18,6	15,5	9,4	20,5
110_C	APP x-20-31-42	7,50	19,6	16,5	10,5	21,5
110_D	APP x-20-31-42	10,50	15,7	12,5	6,6	17,5
111_A	APP 9-18/19-29/30-40/41	1,50	16,5	13,3	7,3	18,3
111_B	APP 9-18/19-29/30-40/41	4,50	15,4	12,2	6,2	17,2
111_C	APP 9-18/19-29/30-40/41	7,50	15,8	12,6	6,5	17,6
111_D	APP 9-18/19-29/30-40/41	10,50	15,8	12,6	6,6	17,6
112_A	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,50	17,6	14,3	8,3	19,3
112_B	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,50	16,5	13,3	7,2	18,3
112_C	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,50	16,6	13,4	7,4	18,4
112_D	APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,50	16,6	13,4	7,4	18,4
113_A	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	18,3	15,1	9,0	20,1
113_B	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,50	17,0	13,8	7,7	18,8
113_C	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,50	17,1	14,0	7,9	19,0
113_D	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,50	18,3	15,1	9,0	20,1
113_E	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,50	16,7	13,6	7,5	18,6
113_F	APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,50	16,5	13,4	7,3	18,4
114_A	APP 59-60/61-62	19,50	16,0	12,9	6,8	17,9
114_B	APP 59-60/61-62	22,50	16,1	12,9	6,9	17,9
115_A	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,50	19,3	16,1	9,9	21,1
115_B	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,50	18,2	15,2	8,9	20,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: parkeren 12-11-2013  
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groepsreductie: (hoofdgroep)  
Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
115_C	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,50	18,1	15,1	8,9	20,1
115_D	APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,50	18,6	15,6	9,4	20,6
116_A	APP 43-51	13,50	18,1	15,1	8,9	20,1
116_B	APP 43-51	16,50	18,3	15,5	9,1	20,5
117_A	APP 2-11-22-33	1,50	18,5	15,4	9,2	20,4
117_B	APP 2-11-22-33	4,50	18,9	15,8	9,6	20,8
117_C	APP 2-11-22-33	7,50	18,1	15,1	8,9	20,1
117_D	APP 2-11-22-33	10,50	20,1	17,1	10,9	22,1
118_A	APP 2-11-22-33	1,50	16,7	13,6	7,4	18,6
118_B	APP 2-11-22-33	4,50	16,4	13,5	7,1	18,5
118_C	APP 2-11-22-33	7,50	16,5	13,5	7,2	18,5
118_D	APP 2-11-22-33	10,50	17,2	14,2	8,0	19,2
119_A	APP 59-61	19,50	25,2	22,2	16,4	27,2
119_B	APP 59-61	22,50	25,4	22,6	16,5	27,6
120_A	APP 60-62	19,50	25,6	22,4	16,6	27,4
120_B	APP 60-62	22,50	26,5	23,3	17,5	28,3
121_A	APP 43-51	13,50	26,5	23,7	17,5	28,7
121_B	APP 43-51	16,50	27,2	25,5	18,1	30,5
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,50	33,1	29,8	23,8	34,8
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,50	33,3	30,0	23,9	35,0
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,50	33,4	30,2	24,0	35,2
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,50	33,1	29,8	23,7	34,8
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,50	32,9	29,6	23,5	34,6
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,50	32,6	29,4	23,3	34,4
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,50	32,2	28,9	22,8	33,9
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,50	34,9	31,6	25,6	36,6
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,50	35,8	32,6	26,5	37,6
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,50	35,8	32,6	26,5	37,6
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,50	35,5	32,3	26,2	37,3
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,50	35,2	32,0	25,9	37,0
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,50	34,9	31,7	25,6	36,7
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,50	34,6	31,4	25,3	36,4
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,50	36,5	33,3	27,2	38,3
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,50	36,5	33,3	27,2	38,3
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,50	36,3	33,1	27,0	38,1
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,50	36,0	32,8	26,7	37,8
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,50	35,7	32,5	26,4	37,5
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,50	35,4	32,2	26,1	37,2
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,50	33,9	30,7	24,6	35,7
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,50	33,6	30,4	24,3	35,4
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,50	33,2	30,0	23,9	35,0
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,50	32,9	29,8	23,7	34,8
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,50	32,7	29,5	23,4	34,5
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,50	35,8	32,6	26,5	37,6
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,50	35,8	32,7	26,5	37,7
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,50	35,7	32,5	26,4	37,5
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,50	35,5	32,3	26,2	37,3
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,50	35,2	32,1	26,0	37,1
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,50	35,0	31,9	25,8	36,9
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,50	33,6	30,5	24,4	35,5
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,50	33,3	30,2	24,1	35,2
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,50	33,0	29,9	23,8	34,9
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,50	33,0	29,9	23,8	34,9
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,50	32,7	29,6	23,6	34,6
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,50	31,9	28,7	22,7	33,7
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,50	33,9	30,8	24,8	35,8
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,50	34,1	30,9	24,9	35,9
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,50	34,0	30,9	24,8	35,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: parkeren 12-11-2013  
LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,50	33,8	30,7	24,7	35,7
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,50	33,7	30,6	24,5	35,6
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	33,6	30,5	24,4	35,5
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,50	33,9	30,7	24,8	35,7
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,50	34,0	30,9	24,9	35,9
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,50	33,9	30,8	24,8	35,8
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,50	33,8	30,7	24,7	35,7
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,50	33,7	30,6	24,6	35,6
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,50	33,5	30,4	24,4	35,4
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,50	33,7	30,6	24,8	35,6
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,50	35,3	32,2	26,4	37,2
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,50	35,4	32,3	26,5	37,3
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,50	35,3	32,2	26,3	37,2
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,50	35,1	32,0	26,2	37,0
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,50	35,0	31,8	26,0	36,8
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,50	34,9	31,8	26,0	36,8
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,50	37,8	34,6	28,9	39,6
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,50	37,7	34,6	28,9	39,6
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,50	37,6	34,4	28,7	39,4
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,50	37,3	34,2	28,4	39,2
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,50	37,1	33,9	28,2	38,9
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,50	36,9	33,7	28,0	38,7
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,50	42,6	39,5	33,8	44,5
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,50	43,0	39,9	34,2	44,9
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,50	42,8	39,6	33,9	44,6
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,50	42,4	39,3	33,6	44,3
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,50	42,0	38,9	33,1	43,9
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,50	41,5	38,4	32,7	43,4
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,50	41,1	37,9	32,2	42,9
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,50	43,6	40,5	34,5	45,5
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,50	42,8	39,7	33,8	44,7
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,50	42,0	38,8	32,9	43,8
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,50	41,1	38,0	32,1	43,0
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,50	40,4	37,3	31,4	42,3
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,50	39,7	36,6	30,7	41,6
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,50	42,6	39,4	33,4	44,4
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,50	42,4	39,3	33,3	44,3
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,50	41,7	38,6	32,6	43,6
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,50	41,0	37,8	31,9	42,8
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,50	40,2	37,1	31,2	42,1
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,50	39,5	36,4	30,5	41,4
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,50	39,0	35,8	29,9	40,8
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,50	41,4	38,2	32,2	43,2
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,50	40,7	37,5	31,6	42,5
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,50	40,0	36,8	30,9	41,8
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,50	39,3	36,1	30,2	41,1
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,50	38,6	35,5	29,5	40,5
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,50	38,1	34,9	29,0	39,9
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,50	40,4	37,2	31,2	42,2
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,50	40,5	37,2	31,2	42,2
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,50	39,7	36,5	30,5	41,5
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,50	39,0	35,8	29,8	40,8
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,50	38,3	35,1	29,1	40,1
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,50	37,7	34,5	28,5	39,5
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,50	37,2	34,1	28,1	39,1
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,50	41,0	37,8	31,8	42,8
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,50	40,4	37,2	31,2	42,2
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,50	39,8	36,6	30,6	41,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: parkeren 12-11-2013  
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groepsreductie: (hoofdgroep)  
Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,50	39,2	36,0	30,0	41,0
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,50	38,7	35,5	29,5	40,5
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,50	38,2	35,0	29,1	40,0
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,50	35,9	32,8	26,8	37,8
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,50	35,4	32,2	26,3	37,2
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,50	35,0	31,9	26,0	36,9
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,50	34,7	31,5	25,6	36,5
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,50	34,4	31,2	25,3	36,2
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,50	38,5	35,3	29,3	40,3
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,50	38,3	35,1	29,2	40,1
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,50	38,0	34,8	28,8	39,8
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,50	37,7	34,5	28,5	39,5
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,50	37,3	34,1	28,2	39,1
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,50	37,0	33,8	27,8	38,8
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,50	34,8	31,7	25,8	36,7
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,50	34,4	31,2	25,3	36,2
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,50	34,0	30,9	25,0	35,9
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,50	33,8	30,6	24,7	35,6
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,50	33,5	30,4	24,4	35,4
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,50	32,8	29,6	23,6	34,6
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,50	34,3	31,1	25,1	36,1
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,50	34,5	31,3	25,4	36,3
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,50	34,3	31,2	25,2	36,2
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,50	34,2	31,0	25,0	36,0
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,50	33,9	30,8	24,8	35,8
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,50	33,8	30,7	24,7	35,7
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	22,1	19,1	12,8	24,1
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	29,3	26,2	19,9	31,2
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	30,6	27,4	21,2	32,4
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	30,8	27,6	21,4	32,6
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	30,8	27,6	21,4	32,6
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,50	24,0	20,9	15,0	25,9
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,50	26,9	23,9	17,9	28,9
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,50	31,3	28,2	22,3	33,2
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,50	32,1	29,0	23,2	34,0
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,50	32,6	29,4	23,6	34,4
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,50	42,3	39,1	33,4	44,1
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,50	42,5	39,3	33,6	44,3
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,50	42,2	39,1	33,3	44,1
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,50	41,8	38,7	32,9	43,7
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,50	41,3	38,2	32,5	43,2
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,50	40,8	37,7	32,0	42,7
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,50	30,2	27,0	21,0	32,0
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,50	31,8	28,7	22,6	33,7
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,50	32,3	29,2	23,0	34,2
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,50	32,2	29,1	23,0	34,1
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,50	32,0	28,9	22,8	33,9
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,50	32,0	28,9	22,7	33,9
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	32,3	29,1	23,1	34,1
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	32,8	29,6	23,6	34,6
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	32,7	29,5	23,4	34,5
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	32,6	29,4	23,3	34,4
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	32,4	29,3	23,1	34,3
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	32,4	29,3	23,1	34,3
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,50	32,3	29,1	23,1	34,1
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,50	32,8	29,6	23,5	34,6
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,50	32,7	29,4	23,4	34,4
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,50	32,5	29,3	23,2	34,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: parkeren 12-11-2013  
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groepsreductie: (hoofdgroep)  
Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,50	32,4	29,2	23,1	34,2
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,50	31,2	28,1	22,0	33,1
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,50	29,8	26,7	20,7	31,7
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,50	31,4	28,2	22,2	33,2
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,50	31,8	28,6	22,6	33,6
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,50	31,6	28,4	22,3	33,4
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,50	31,3	28,2	22,1	33,2
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,50	31,2	28,1	22,0	33,1
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,50	31,0	27,8	21,8	32,8
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,50	31,4	28,2	22,2	33,2
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,50	31,3	28,1	22,1	33,1
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,50	31,4	28,2	22,2	33,2
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,50	31,3	28,1	22,1	33,1
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,50	42,9	39,8	34,1	44,8
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,50	42,6	39,5	33,9	44,5
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,50	42,2	39,1	33,5	44,1
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,50	41,2	38,1	32,4	43,1
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,50	39,9	36,8	31,1	41,8
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	28,9	25,9	20,0	30,9
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,50	49,0	45,9	40,3	50,9
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,50	48,2	45,1	39,5	50,1
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,50	47,3	44,2	38,5	49,2
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,50	46,1	43,0	37,3	48,0
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,50	44,9	41,8	36,1	46,8
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,50	30,1	26,9	21,1	31,9
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,50	48,8	45,7	40,0	50,7
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,50	47,9	44,8	39,2	49,8
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,50	47,0	43,9	38,2	48,9
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,50	46,1	43,0	37,3	48,0
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,50	45,1	42,0	36,3	47,0
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achtergevel)	4,50	50,7	47,6	41,9	52,6
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achtergevel)	7,50	49,7	46,6	41,0	51,6
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achtergevel)	10,50	48,7	45,6	40,0	50,6
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achtergevel)	13,50	47,8	44,6	39,0	49,6
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achtergevel)	16,50	46,9	43,8	38,1	48,8
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achtergevel)	19,50	46,0	42,9	37,3	47,9
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,50	50,4	47,3	41,6	52,3
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,50	49,4	46,3	40,7	51,3
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,50	48,4	45,3	39,7	50,3
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,50	47,5	44,4	38,7	49,4
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,50	46,6	43,5	37,9	48,5
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,50	45,9	42,7	37,1	47,7
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (achtergevel)	1,50	48,2	45,1	39,5	50,1
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (achtergevel)	4,50	47,9	44,7	39,1	49,7
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (achtergevel)	7,50	47,0	43,8	38,2	48,8
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (achtergevel)	10,50	46,0	42,9	37,2	47,9
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (achtergevel)	13,50	45,1	42,0	36,4	47,0
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (achtergevel)	16,50	44,4	41,2	35,6	46,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,50	33,4	30,3	24,6	35,3
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,50	34,6	31,5	25,8	36,5
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,50	34,9	31,7	26,0	36,7
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,50	33,6	30,5	24,8	35,5
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,50	34,5	31,4	25,7	36,4
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,50	34,4	31,3	25,7	36,3
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,50	36,4	33,3	27,6	38,3
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,50	36,3	33,2	27,5	38,2
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,50	36,1	33,0	27,3	38,0
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,50	38,6	35,5	29,8	40,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: parkeren 12-11-2013  
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,50	38,2	35,1	29,4	40,1
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,50	38,7	35,6	29,9	40,6
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	40,5	37,4	31,7	42,4
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	39,8	36,7	31,1	41,7
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	40,3	37,2	31,5	42,2
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,50	47,2	44,1	38,5	49,1
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,50	45,6	42,5	36,8	47,5
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,50	44,2	41,1	35,4	46,1
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,50	50,7	47,6	42,0	52,6
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,50	47,3	44,2	38,6	49,2
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,50	45,1	42,0	36,4	47,0
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,50	46,7	43,6	38,0	48,6
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,50	46,0	42,9	37,2	47,9
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,50	44,7	41,6	36,0	46,6
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,50	43,3	40,2	34,5	45,2
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,50	43,4	40,3	34,7	45,3
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,50	43,0	39,9	34,2	44,9
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,50	49,5	46,4	40,8	51,4
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,50	49,0	45,9	40,3	50,9
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,50	48,0	44,9	39,3	49,9
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,50	52,8	49,7	44,0	54,7
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,50	49,3	46,2	40,5	51,2
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,50	47,4	44,3	38,7	49,3
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,50	50,0	46,9	41,3	51,9
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,50	48,2	45,1	39,4	50,1
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,50	46,7	43,6	37,9	48,6
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,50	49,5	46,4	40,8	51,4
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,50	48,5	45,4	39,7	50,4
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,50	47,2	44,1	38,4	49,1
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,50	45,0	41,9	36,2	46,9
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,50	44,9	41,8	36,1	46,8
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,50	44,5	41,4	35,7	46,4
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,50	41,5	38,4	32,7	43,4
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,50	41,8	38,7	33,1	43,7
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,50	41,7	38,6	32,9	43,6
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	35,9	33,4	26,5	38,4
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,50	36,8	33,9	27,4	38,9
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	36,5	33,3	27,4	38,3
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,50	36,2	33,0	27,2	38,0
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	36,2	33,0	27,2	38,0
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,50	36,8	33,6	27,8	38,6
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	33,7	30,6	24,9	35,6
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,50	32,4	29,3	23,6	34,3
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	24,7	21,7	15,8	26,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,50	23,7	20,9	14,7	25,9
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	23,7	21,2	14,6	26,2
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,50	25,7	23,7	16,4	28,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

**Bijlage 9: Gecumuleerde geluidbelastingen (excl. aftrek)**

**Gecumuleerde geluidsbelasting in dB (tbv BOUWBESLUIT)**

conform: Reken en meetvoorschrift 2012 (bijlage I, hoofdstuk 2)

 project:           Wilhelminawerf te Utrecht  
 projectnr.:       12.0948.v02  
 omschrijving:    cumulatie industrielawaai (HWC + parkeren) en wegverkeerlawaai

$$L_{VL}^* = 1,00 \cdot L_{VL} + 0,00$$

$$L_{RL}^* = 0,95 \cdot L_{RL} - 1,40$$

$$L_{IL}^* = 1,00 \cdot L_{IL} + 1,00$$

$$L_{LL}^* = 0,98 \cdot L_{LL} + 7,03$$

$$L_{CUM} = 10 \log[ \text{som}(10^{(L_{n}^*/10)} )$$

n = VL, RL, IL, LL

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L <sub>VL</sub> [dB]	Spoor L <sub>RL</sub> [dB]	Industrie <sup>#</sup> L <sub>IL</sub> [dB(A)]	Luchtvaart L <sub>LL</sub> [dB]	L <sub>CUM</sub> [dB]
100_A	blok A APP 1-10-21-32	1,5	53,9		47,3		55,0
100_B	blok A APP 1-10-21-32	4,5	53,9		48,8		55,3
100_C	blok A APP 1-10-21-32	7,5	53,7		49,8		55,5
100_D	blok A APP 1-10-21-32	10,5	53,6		51,5		56,1
101_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	53,9		44,7		54,5
101_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	53,9		45,4		54,6
101_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	53,8		46,5		54,7
101_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	53,7		48,9		55,2
102_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	51,7		46,8		53,2
102_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	51,8		46,7		53,2
102_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	52,1		46,9		53,5
102_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	52,4		48,8		54,3
103_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5	49,2		48,5		52,4
103_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5	49,7		48,5		52,6
103_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5	50,7		48,5		53,2
103_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5	51,2		49,3		53,8
104_A	blok A APP 43-51	13,5	51,8		48,1		53,7
104_B	blok A APP 43-51	16,5	52,0		50,2		54,7
105_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	48,6		48,8		52,2
105_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,5	49,2		48,7		52,5
105_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,5	50,3		47,4		52,5
105_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	48,6		48,8		52,2
105_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,5	51,7		47,1		53,3
105_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,5	51,9		47,7		53,6
106_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5	52,1		48,6		54,0
106_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5	52,6		50,7		55,2
107_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5	47,1		48,6		51,6
107_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5	48,2		47,7		51,5
107_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5	49,4		46,1		51,4
107_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5	50,3		46,5		52,1
108_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5	46,6		46,4		50,0
108_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5	47,8		44,5		49,8
108_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5	48,8		44,7		50,5
108_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5	49,7		45,0		51,2
109_B	blok A APP x-20-31-42	4,5	46,9		42,2		48,4
109_C	blok A APP x-20-31-42	7,5	48,1		42,7		49,5
109_D	blok A APP x-20-31-42	10,5	49,2		43,2		50,4
110_B	blok A APP x-20-31-42	4,5	46,4		53,3		55,0
110_C	blok A APP x-20-31-42	7,5	47,2		53,9		55,6
110_D	blok A APP x-20-31-42	10,5	48,5		54,4		56,2
111_A	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	1,5	34,8		55,1		56,1
111_B	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	4,5	37,1		55,0		56,1
111_C	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	7,5	41,8		55,0		56,2

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L <sub>VL</sub> [dB]	Spoor L <sub>RL</sub> [dB]	Industrie # L <sub>IL</sub> [dB(A)]	Luchtvaart L <sub>LL</sub> [dB]	L <sub>CUM</sub> [dB]	
111_D	blok A APP 9-18/19-29/30-40/41	10,5	44,9		55,0		56,3	
112_A	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	1,5	35,8		55,0		56,0	
112_B	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	4,5	38,0		55,0		56,1	
112_C	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	7,5	43,4		55,0		56,2	
112_D	blok A APP 7/8-16/17-27/28-38/39	10,5	45,7		55,0		56,4	
113_A	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	36,2		55,0		56,0	
113_B	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	4,5	38,3		55,0		56,1	
113_C	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	7,5	41,7		55,0		56,2	
113_D	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	1,5	36,2		55,0		56,0	
113_E	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	13,5	45,1		55,0		56,3	
113_F	blok A APP 6-6/14/15-25/26-36/37-44/45-52/53	16,5	45,6		55,0		56,4	
114_A	blok A APP 59-60/61-62	19,5	46,0		55,0		56,4	
114_B	blok A APP 59-60/61-62	22,5	46,8		55,0		56,5	
115_A	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	1,5	36,3		55,0		56,0	
115_B	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	4,5	38,4		55,0		56,1	
115_C	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	7,5	44,4		55,0		56,3	
115_D	blok A APP 3/4-12/13-23/24-24/35	10,5	46,1		55,0		56,4	
116_A	blok A APP 43-51	13,5	46,2		55,0		56,4	
116_B	blok A APP 43-51	16,5	46,7		55,0		56,5	
117_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	37,1		55,0		56,1	
117_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	37,9		55,0		56,1	
117_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	41,6		55,0		56,2	
117_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	43,7		55,0		56,3	
118_A	blok A APP 2-11-22-33	1,5	48,3		56,1		57,6	D
118_B	blok A APP 2-11-22-33	4,5	48,8		57,3		58,8	D
118_C	blok A APP 2-11-22-33	7,5	48,9		59,2		60,5	D
118_D	blok A APP 2-11-22-33	10,5	48,6		59,7		61,0	D
119_A	blok A APP 59-61	19,5	50,4		54,3		56,5	
119_B	blok A APP 59-61	22,5	51,3		56,0		58,0	D
120_A	blok A APP 60-62	19,5	47,1		54,7		56,3	
120_B	blok A APP 60-62	22,5	49,0		56,7		58,3	D
121_A	blok A APP 43-51	13,5	50,5		53,2		55,8	
121_B	blok A APP 43-51	16,5	51,2		54,5		56,9	
200_A	Blok B - # 1 (zijgevel)	1,5	45,0		44,6		48,3	
201_A	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	4,5	45,5		47,5		50,2	
201_B	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	7,5	45,6		48,7		51,1	
201_C	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	10,5	46,1		49,8		52,1	
201_D	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	13,5	46,7		51,8		53,7	
201_E	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	16,5	47,3		53,2		55,0	
201_F	Blok B - # 4-11-18-25-32-39 (zijgevel)	19,5	47,4		53,5		55,3	
202_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	1,5	41,2		45,8		47,9	
202_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	4,5	43,4		47,3		49,5	
202_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	7,5	45,5		48,7		51,1	
202_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	10,5	46,9		50,5		52,8	
202_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	13,5	47,5		52,5		54,5	
202_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (voorgevel)	16,5	47,6		53,0		54,9	
203_A	Blok B - # 39 (voorgevel)	19,5	46,4		53,2		54,9	
204_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	4,5	43,7		51,5		53,0	
204_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	7,5	45,2		53,7		55,2	
204_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	10,5	46,6		54,1		55,7	
204_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	13,5	47,2		54,5		56,1	
204_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	16,5	47,5		54,8		56,4	
204_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (voorgevel)	19,5	46,8		55,0		56,5	
205_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	22,5	48,6		52,7		54,9	
205_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	25,5	49,6		53,1		55,4	
205_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	28,5	51,1		53,5		56,1	
205_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	31,5	51,8		53,9		56,6	
205_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (voorgevel)	34,5	52,1		54,1		56,9	
206_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	4,5	44,0		52,9		54,3	
206_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	7,5	45,7		53,3		54,9	
206_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	10,5	47,0		53,6		55,3	
206_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	13,5	47,6		53,9		55,6	
206_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	16,5	47,5		54,1		55,8	

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L <sub>VL</sub> [dB]	Spoor L <sub>RL</sub> [dB]	Industrie # L <sub>IL</sub> [dB(A)]	Luchtvaart L <sub>LL</sub> [dB]	L <sub>CUM</sub> [dB]
206_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (voorgevel)	19,5	47,6		54,2		55,9
207_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	22,5	47,7		51,9		54,0
207_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	25,5	49,4		52,2		54,7
207_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	28,5	51,4		52,7		55,7
207_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	31,5	52,0		53,0		56,1
207_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (voorgevel)	34,5	52,3		53,3		56,4
208_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	1,5	44,2		49,7		51,6
208_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	4,5	44,6		50,0		51,9
208_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	7,5	45,4		50,3		52,3
208_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	10,5	46,9		50,6		52,8
208_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	13,5	47,7		50,7		53,2
208_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (voorgevel)	16,5	47,6		50,8		53,2
209_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5	47,5		50,9		53,3
210_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	4,5	44,6		49,7		51,6
210_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	7,5	45,5		49,8		51,9
210_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	10,5	46,8		50,0		52,4
210_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	13,5	47,1		50,1		52,5
210_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	16,5	46,3		50,3		52,5
210_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (voorgevel)	19,5	46,8		50,3		52,6
211_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	1,5	41,3		48,9		50,5
211_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	4,5	43,0		49,3		51,0
211_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	7,5	44,1		49,4		51,3
211_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	10,5	45,4		49,5		51,6
211_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	13,5	46,0		49,5		51,9
211_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (voorgevel)	16,5	45,9		49,6		51,9
212_A	Blok B - # 44 (voorgevel)	19,5	47,3		49,7		52,4
213_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	4,5	42,7		49,1		50,8
213_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	7,5	43,3		49,3		51,1
213_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	10,5	44,2		49,2		51,2
213_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	13,5	44,9		49,2		51,3
213_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	16,5	46,2		49,2		51,7
213_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (voorgevel)	19,5	48,2		49,3		52,4
214_A	Blok B - # 3 (zijgevel)	1,5	47,2		46,5		50,4
215_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	4,5	48,1		46,9		51,0
215_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	7,5	48,9		46,8		51,4
215_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	10,5	49,8		46,7		51,9
215_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	13,5	51,2		44,8		52,3
215_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	16,5	52,5		44,5		53,3
215_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (zijgevel)	19,5	54,1		44,5		54,7
216_A	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	4,5	49,7		47,2		52,0
216_B	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	7,5	49,8		46,7		51,9
216_C	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	10,5	50,4		44,8		51,7
216_D	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	13,5	51,4		43,9		52,3
216_E	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	16,5	52,1		43,5		52,8
216_F	Blok B - # 10-17-24-31-38-45 (achtergevel)	19,5	53,2		43,5		53,7
217_A	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	1,5	49,5		46,3		51,5
217_B	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	4,5	49,8		46,3		51,8
217_C	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	7,5	49,6		46,0		51,5
217_D	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	10,5	50,2		44,1		51,4
217_E	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	13,5	51,2		43,2		52,0
217_F	Blok B - # 3-9-16-23-30-37 (achtergevel)	16,5	52,0		42,9		52,6
218_A	Blok B - # 44 (achtergevel)	19,5	52,9		42,5		53,4
219_A	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	4,5	49,7		45,7		51,4
219_B	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	7,5	49,7		45,3		51,3
219_C	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	10,5	50,3		42,9		51,2
219_D	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	13,5	51,4		42,4		52,0
219_E	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	16,5	52,2		42,0		52,7
219_F	Blok B - # 8-15-22-29-36-43 (achtergevel)	19,5	53,0		41,5		53,4
220_A	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	1,5	49,6		44,9		51,1
220_B	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	4,5	49,4		45,0		51,0
220_C	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	7,5	49,6		43,0		50,7
220_D	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	10,5	50,2		42,1		51,0
220_E	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	13,5	51,4		41,7		52,0

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L <sub>VL</sub> [dB]	Spoor L <sub>RL</sub> [dB]	Industrie # L <sub>IL</sub> [dB(A)]	Luchtvaart L <sub>LL</sub> [dB]	L <sub>CUM</sub> [dB]
220_F	Blok B - # 2-7-14-21-28-35 (achtergevel)	16,5	52,3		41,4		52,7
221_A	Blok B - # 42 (voorgevel)	19,5	53,0		41,1		53,3
222_A	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	4,5	49,6		45,4		51,3
222_B	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	7,5	49,8		43,8		51,0
222_C	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	10,5	50,3		43,0		51,2
222_D	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	13,5	51,5		42,7		52,2
222_E	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	16,5	52,3		42,4		52,8
222_F	Blok B - # 6-13-20-27-34-41 (achtergevel)	19,5	53,0		42,0		53,4
223_A	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	22,5	53,6		41,0		53,9
223_B	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	25,5	54,5		40,9		54,7
223_C	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	28,5	54,8		41,2		55,0
223_D	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	31,5	55,4		41,7		55,6
223_E	Blok B - # 47-49-51-53-55 (achtergevel)	34,5	55,3		43,8		55,7
224_A	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	4,5	50,2		43,0		51,1
224_B	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	7,5	50,3		42,9		51,2
224_C	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	10,5	50,7		42,9		51,5
224_D	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	13,5	51,7		43,3		52,4
224_E	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	16,5	52,5		43,5		53,1
224_F	Blok B - # 5-12-19-26-33-40 (achtergevel)	19,5	53,1		44,1		53,7
225_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	22,5	53,7		43,4		54,2
225_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	25,5	54,4		43,5		54,8
225_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	28,5	54,8		43,8		55,2
225_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	31,5	55,3		44,2		55,7
225_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (achtergevel)	34,5	55,3		45,6		55,9
226_A	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	1,5	49,7		45,3		51,3
226_B	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	4,5	49,9		44,7		51,3
226_C	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	7,5	50,0		44,8		51,4
226_D	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	10,5	50,2		45,0		51,6
226_E	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	13,5	51,1		45,3		52,4
226_F	Blok B - # 1-4-11-18-25-32 (achtergevel)	16,5	51,8		45,9		53,0
227_A	Blok B - # 39 (achtergevel)	19,5	52,9		47,1		54,1
228_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5	47,7		52,5		54,5
228_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5	48,8		53,2		55,3
228_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	48,6		53,5		55,5
228_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	48,9		53,8		55,8
228_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	49,2		54,0		56,0
229_A	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	22,5	51,6		39,7		51,9
229_B	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	25,5	54,3		40,1		54,5
229_C	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	28,5	55,4		41,2		55,6
229_D	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	31,5	56,1		41,9		56,3
229_E	Blok B - # 46-48-50-52-54 (zijgevel)	34,5	56,1		43,6		56,4
500_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5	49,2		51,5		54,2
501_B	Blok C, app noord (noordgevel)	4,5	48,2		50,1		52,9
502_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5	41,1		50,8		52,2
503_B	Blok C, app noord (westgevel)	4,5	39,1		50,9		52,1
504_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5	37,4		51,3		52,4
505_B	Blok C, app zuid (westgevel)	4,5	37,6		51,1		52,3
506_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5	50,4		47,4		52,5
507_B	Blok C, app zuid (zuidgevel)	4,5	53,0		47,2		54,2
508_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5	55,2		44,9		55,7
509_B	Blok C, app zuid (oostgevel)	4,5	55,1		43,7		55,5
510_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5	55,0		44,6		55,5
511_B	Blok C, app noord (oostgevel)	4,5	54,9		45,8		55,5
300_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	1,5	46,2		49,7		52,0
300_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	4,5	46,1		49,9		52,1
300_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	7,5	46,6		49,9		52,3
300_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	10,5	47,3		50,0		52,5
300_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	13,5	48,4		49,7		52,7
300_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (zijgevel)	16,5	49,4		49,9		53,2
301_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	1,5	40,2		50,5		51,8
301_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	4,5	42,1		50,7		52,1
301_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	7,5	42,9		50,8		52,3
301_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	10,5	43,8		50,9		52,5

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L <sub>VL</sub> [dB]	Spoor L <sub>RL</sub> [dB]	Industrie # L <sub>IL</sub> [dB(A)]	Luchtvaart L <sub>LL</sub> [dB]	L <sub>CUM</sub> [dB]
301_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	13,5	44,4		50,9		52,6
301_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 (voorgevel)	16,5	44,9		49,0		51,2
302_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5	42,6		52,4		53,7
302_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5	43,3		52,5		53,9
302_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	44,0		52,6		54,0
302_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	44,7		51,6		53,2
302_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	45,3		51,7		53,4
302_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	46,0		51,8		53,6
303_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	4,5	44,1		52,6		54,0
303_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	7,5	44,5		52,8		54,3
303_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	10,5	45,0		52,0		53,6
303_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	13,5	45,6		52,1		53,8
303_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	16,5	45,7		52,1		53,8
303_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (voorgevel)	19,5	46,5		50,3		52,5
304_A	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	1,5	43,9		50,8		52,4
304_B	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	4,5	45,2		50,9		52,7
304_C	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	7,5	45,5		50,0		52,1
304_D	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	10,5	45,7		50,1		52,2
304_E	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	13,5	46,1		50,2		52,4
304_F	Blok D - # 2-6-11-16-21-26 (voorgevel)	16,5	45,8		50,3		52,4
305_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	4,5	46,6		49,6		52,0
305_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	7,5	46,1		49,7		52,0
305_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	10,5	46,2		49,9		52,2
305_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	13,5	46,6		50,0		52,3
305_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (voorgevel)	16,5	46,2		50,1		52,3
306_A	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	4,5	46,2		46,6		50,0
306_B	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	7,5	47,0		46,5		50,3
306_C	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	10,5	53,3		46,3		54,3
306_D	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	13,5	55,3		46,0		55,9
306_E	Blok D - # 2-7-12-17-22-27 (zijgevel)	16,5	55,4		46,0		56,0
307_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	54,1		45,1		54,7
307_A	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	4,5	52,9		51,0		55,5
307_B	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	7,5	54,0		50,2		55,8
307_C	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	10,5	56,4		49,4		57,4
307_D	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	13,5	57,6		48,3		58,2
307_E	Blok D - # 7-12-17-22-27 (achtergevel)	16,5	58,0		47,4		58,5
308_A	Blok D - # 29 (zijgevel)	19,5	50,3		46,6		52,2
308_A	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	4,5	53,8		50,8		55,9
308_B	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	7,5	54,7		49,9		56,2
308_C	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	10,5	56,4		49,1		57,3
308_D	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	13,5	57,3		48,2		57,9
308_E	Blok D - # 6-11-16-21-26 (achtergevel)	16,5	57,6		47,5		58,1
309_A	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	4,5	53,3		52,7		56,5
309_B	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	7,5	54,2		51,7		56,5
309_C	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	10,5	55,8		50,8		57,3
309_D	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	13,5	56,7		49,9		57,7
309_E	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	16,5	57,1		49,1		57,9
309_F	Blok D - # 5-10-15-20-25-29 (achterevel)	19,5	57,5		48,4		58,1
310_A	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	4,5	52,5		52,7		56,2
310_B	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	7,5	53,3		51,8		56,1
310_C	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	10,5	54,8		51,0		56,6
310_D	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	13,5	55,6		49,8		56,8
310_E	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	16,5	56,1		48,9		57,0
310_F	Blok D - # 4-9-14-19-24-28 (voorgevel)	19,5	56,6		48,2		57,3
311_A	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	1,5	51,1		51,1		54,6
311_B	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	4,5	51,9		50,5		54,7
311_C	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	7,5	52,7		49,8		54,9
311_D	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	10,5	54,1		49,1		55,6
311_E	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	13,5	54,8		47,7		55,8
311_F	Blok D - # 1-3-8-13-18-23 achtergevel)	16,5	55,5		47,1		56,2
400_A	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	1,5	48,7		47,2		51,5
400_B	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	4,5	49,3		48,3		52,3
400_C	Blok E - # 1-4-10-16 (zijgevel)	7,5	48,0		48,5		51,8

Id.	Omschrijving	Hoogte [m]	Weg L <sub>VL</sub> [dB]	Spoor L <sub>RL</sub> [dB]	Industrie # L <sub>IL</sub> [dB(A)]	Luchtvaart L <sub>LL</sub> [dB]	L <sub>CUM</sub> [dB]
401_A	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	1,5	55,6		43,1		55,9
401_B	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	4,5	55,9		42,9		56,2
401_C	Blok E - # 1-4-10-16 (voorgevel)	7,5	56,1		43,2		56,4
402_A	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	1,5	55,9		42,9		56,2
402_B	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	4,5	56,2		42,4		56,4
402_C	Blok E - # 2-5-11-17 (voorgevel)	7,5	56,5		42,7		56,7
403_A	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	4,5	56,7		42,8		56,9
403_B	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	7,5	57,0		42,9		57,2
403_C	Blok E - # 6-12-18 (voorgevel)	10,5	57,1		44,0		57,4
404_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	57,3		43,7		57,5
404_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	57,5		43,5		57,7
404_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	57,5		44,5		57,8
405_A	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	4,5	60,1		49,3		60,5
405_B	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	7,5	60,3		47,9		60,6
405_C	Blok E - # 7-13-19 (voorgevel)	10,5	60,3		46,9		60,5
406_A	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	4,5	60,8		52,7		61,6
406_B	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	7,5	60,9		49,3		61,3
406_C	Blok E - # 8-14-20 (voorgevel)	10,5	60,8		47,4		61,0
407_A	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	1,5	61,0		49,3		61,4
407_B	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	4,5	61,3		48,1		61,6
407_C	Blok E - # 3-9-15-21 (voorgevel)	7,5	61,3		46,8		61,5
408_A	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	1,5	58,5		45,5		58,8
408_B	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	4,5	59,3		45,8		59,5
408_C	Blok E - # 3-9-15-21 (zijgevel)	7,5	59,6		45,6		59,8
409_A	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	1,5	47,2		51,7		53,8
409_B	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	4,5	48,1		51,1		53,6
409_C	Blok E - # 3-9-15-21 (achtergevel)	7,5	48,9		50,3		53,2
410_A	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	4,5	42,7		55,0		56,2
410_B	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	7,5	44,0		51,7		53,3
410_C	Blok E - # 8-14-20 (achtergevel)	10,5	45,5		50,3		52,3
411_A	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	4,5	41,9		53,2		54,4
411_B	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	7,5	42,4		52,0		53,3
411_C	Blok E - #7-13-19 (achtergevel)	10,5	44,6		51,1		52,8
412_A	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	4,5	46,4		52,7		54,4
412_B	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	7,5	47,8		52,0		54,1
412_C	Blok E - #6-12-18 (achtergevel)	10,5	53,0		51,2		55,6
413_A	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	1,5	47,4		50,0		52,6
413_B	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	4,5	48,4		50,1		52,9
413_C	Blok E - # 2-5-11-17 (achtergevel)	7,5	49,7		50,0		53,4
414_A	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	1,5	44,5		50,1		51,9
414_B	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	4,5	45,4		50,3		52,3
414_C	Blok E - # 1-4-10-16 (achtergevel)	7,5	47,1		50,3		52,7

#: cumulatie van parkeren en HWC

D: dove gevel

**Bijlage 10: Memo beoordeling laag frequent geluid in appartementen**

# MEMO

T.a.v. De heer R. Goes  
Van ir. B. Verheggen

---

Datum	Referentie	E-mail	Behandeld door
18 februari 2015	20131482-08	babette.verheggen@dpa.nl	B. Verheggen/TvD

Betreft **Wilhelminawerf Utrecht; Binnenniveaus t.g.v. HWC Kanaalweg**

In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het plan Wilhelminawerf is door ons de geluidwering van de gevel van het plan getoetst aan de eisen uit het Bouwbesluit. Het plan is gelegen binnen de geluidzone van diverse wegen en van de HulpwarmteCentrale Kanaalweg (HWC). Omdat tegelijkertijd ook een bestemmingsplanprocedure wordt doorlopen zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening de optredende binnenniveaus ten gevolge van de HWC nader beschouwd. Hierbij is ook de laagfrequente bijdrage in het geluid betrokken, welke bij een beoordeling aan de eisen uit het Bouwbesluit achterwege kan blijven.

### Uitgangspunten

De optredende geluidniveaus ten gevolge van de HWC worden gekenmerkt door een laagfrequente bijdrage. Het middels het geluidmodel berekende spectrum ter plaatse van de maatgevende woning is in de navolgende tabel weergegeven.

Tabel1 Spectrum HWC

Octaafband	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz
Correctieterm	-2	-11	-13	-14	-13	-16

Met behulp van dit spectrum zijn aanvullende berekeningen opgesteld voor het woningtype 3.41. Dit woningtype ondervindt de maatgevende geluidbelasting. De berekende geluidbelasting volgens het rekenmodel bedraagt 60 dB etmaalwaarde. Echter in het rekenmodel is de geluiduitstraling van de schoorsteen zeer ongunstig gemodelleerd. Binnen de mogelijkheden van de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999" kan de schoorsteen anders worden gemodelleerd. Dit resulteert in een 2 dB(A) lagere geluidbelasting: 58 dB(A) etmaalwaarde.

De geluidbelasting van 58 dB(A) etmaalwaarde is gehanteerd in de aanvullende berekeningen. De geluidniveaus in de afzonderlijke etmaalperioden bedragen:

- Dagperiode: 48,8 dB(A)
- Avondperiode: 48,8 dB(A)
- Nachtperiode: 48,0 dB(A)

In de berekeningen is verder uitgegaan van de geluidwerende voorzieningen welke benodigd zijn om te kunnen voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit. Deze maatregelen bestaan uit:

*Oostgevel*

- Dubbel glas 4/15/5;
- Lichte paneelconstructies met een massa van 30 tot 40 kg/m<sup>2</sup>;
- Ventilatievoorzieningen BUVA Acoustream;

*Westgevel*

- Dubbel glas 4/15/5;
- Lichte paneelconstructies met een massa van 30 tot 40 kg/m<sup>2</sup>;

*Noordgevel*

- Verzwaarde paneelconstructies met een massa van minimaal 55 kg/m<sup>2</sup>;

*Dak*

- Dakelementen met een geluidisolatie van minimaal  $R_{A,weg} = 32$  dB(A). Dit houdt in dat geen hardschuim als isolatiemateriaal toegepast kan worden.

De slaapkamer van woningtype 3.41 is niet direct onder de schuine kap gelegen, maar is voorzien van een extra betonnen plafond. De geluidbijdrage via de lichte dakconstructie is in de slaapkamer verwaarloosbaar.

Van veel producten zijn slechts indicatieve gegevens beschikbaar van de laagfrequente geluidisolatie. De geluidisolatie in de 63 Hz-octaaftband is bepaald op basis van de beschikbare testresultaten (beglazing, paneelconstructies) of literatuur.

Berekeningsresultaten

In de navolgende tabel zijn de berekende geluidniveaus in de woon- en slaapkamer van de maatgevende woning (bouwnummer 3.41) weergegeven. Berekeningsresultaten zijn in de bijlage bij deze memo opgenomen.

Tabel 2 Berekende binnenniveaus

Woonkamer	Dagperiode	36,2 dB(A)	Etmaalwaarde* 45,4 dB(A)
	Avondperiode	36,2 dB(A)	
	Nachtperiode	35,4 dB(A)	
Slaapkamer	Dagperiode	24,7 dB(A)	Etmaalwaarde* 33,9 dB(A)
	Avondperiode	24,7 dB(A)	
	Nachtperiode	23,9 dB(A)	

\*: Etmaalwaarde is de hoogste waarde van het geluidniveau in de dagperiode + 0 dB(A), de avondperiode + 5 dB(A) of de nachtperiode +10 dB(A).

#### Beoordeling

De berekende geluidniveaus variëren van 36 dB(A) in de woonkamer tot 25 dB(A) in de slaapkamer. De etmaalwaarde voor de woon- en slaapkamer bedraagt resp. 45 en 34 dB(A).

In de Wet geluidhinder worden voor de onderhavige situatie geen eisen gesteld aan het binnenniveau in de woningen. In het Bouwbesluit wordt uitgegaan van een toelaatbaar binnenniveau van maximaal 35 dB(A) etmaalwaarde. Wanneer voor de beoordeling van de berekende binnenniveaus wordt aangesloten bij het Bouwbesluit, blijkt dat enkel in de woonkamer een overschrijding van deze waarde optreedt. In de dagperiode bedraagt deze overschrijding 1 dB(A), in de avondperiode 6 dB(A) en in de nachtperiode 10 dB(A)

Een verschil van 1 dB(A) in geluidniveau is niet hoorbaar, verschillen van 6 tot 10 dB(A) zijn wel hoorbaar. In de nachtperiode verblijft men in de regel echter niet in de woonkamer, maar in de slaapkamer. Hier wordt wel aan de eisen voldaan. Enkel tijdens de avondperiode blijft een potentieel hinderlijke situatie aanwezig. Gelet op de beperkte bedrijfsduur van de HWC onder normale omstandigheden (tijdens piekmomenten of calamiteiten, slechts enkele dagen per jaar) wordt het optredende binnenniveau in de avondperiode niet als onredelijk bezwarend geacht.

#### Slotopmerking

Tot slot merken wij op dat de hiervoor gepresenteerde geluidniveaus zijn gebaseerd op een rekenmodel welke de huidige situatie van de HWC zou omvatten, maar welke niet overeenstemt met de vergunde situatie van de HWC uit 1990. Sinds 1990 zijn door de HWC een tweetal meldingen gedaan van wijziging van de inrichting. Deze zijn echter door de melder als akoestisch niet-relevant aangemerkt. Het rekenmodel van de daadwerkelijk vergunde situatie genereert lagere geluidniveaus. Ook is er volgens informatie van de Gemeente Utrecht geen sprake van een relevante laagfrequente geluidbijdrage. De juridische status van het nu gebruikte rekenmodel is daarmee onduidelijk. Het is dan ook de vraag of de laagfrequente geluidemissie van de HWC het juiste uitgangspunt is.

**project** 20131482ndi, Wilhelminawerf  
 Projectdatum 05-09-2014  
 Opdrachtgever  
 Uitgevoerd door NDI

**gebouw** \*Woning bwnr 3.41 IL (+63 Hz BVE)  
 Rekenmethode NPR 5272  
 V/Sr is minimaal 3, conform NEN5077-C3 (2013)  
 Spectrum handinvoer  
 Uitgevoerd door BVE

verblijfsgebied	VG1	totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
-----------------	-----	--------	----	-----	-----	-----	------	------	------	------

Geluidbelasting	58									
Opgegeven in										
Su,tot	61.9									
<b>GA:k</b>	<b>18.1</b>									
GA:k, vereist										
<b>debiet</b>	<b>45.0</b>									
debiet, vereist	35.0									

**WK**

Su,ruimte	51.7									
<b>GA:k</b>	<b>12.6</b>									
GA:k, vereist										
V	50.7									
T,ref	0.5									
<b>GA</b>	<b>12.6</b>									
Lp	45.4									

GA	12.8	26.5	36.1	42.0	46.8	54.2	0.0	0.0
Lp	45.2	31.5	21.9	16.0	11.2	3.8	0.0	0.0

**Westgevel**Su,gevel 5.3 m<sup>2</sup> CI 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA,k,gevel 23.8 dB

GA,gevel 23.8 dB GA,g 23.8 24.1 36.7 44.0 53.6 56.4 60.6 0.0 0.0

Lp,gevel 34.2 dB Lp,g 34.2 33.9 21.3 14.0 4.4 1.6 -2.6 0.0 0.0

G,lg 22.1 25.7 31 39.6 43.4 44.6 -99.9 -99.9

G,lddeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA,k,p	Lp,p	Cvlg	toetaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	3.96m <sup>2</sup>	*pa30f(€	paneel	BP3b;Buiagsl.constr. 30-40kg/m <sup>2</sup>	24.1	33.9	-- RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	1.00m <sup>2</sup>	*sgg01	glas	SGG 4/15/5 handinvoer	37.7	20.3	-- RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
kozijn	0.34m <sup>2</sup>	*ko33 (€	kozijn	Kozijn K2	40.8	17.2	C6s	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
naad	4.80m	na55	naad	Eenzijdig gekit	62.5	-4.5	-- RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
kier	4.40m	k40	kier	O-profiel i indrukking 3,5 mm	54.6	3.4	-- RA	55.1	99.0	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0	65.0	99.0
begl.rand	4.00m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	56.0	2.0	-- RA	46.8	99.0	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0	99.0	99.0
							-- RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0

## BOA Geluidwering Gevels DPA Cauberg-Huygen

(c) dirActivity-software BV 2015

pg.3

17-02-2015 15:10

**Oostgevel**

	Alm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k;p	Lp;p	Cvlg	totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Su.gevel	13.5	m2							7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	
GA;k.gevel	22.8	dB							GA,g	22.8	23.2	35.3	40.0	43.7	49.1	57.9	0.0
GA.gevel	22.8	dB							Gi,g	21.2	24.3	27	29.7	36.1	41.9	-99.9	-99.9
Lp.gevel	35.2	dB							Lp,g	35.2	34.8	22.7	18.0	14.3	8.9	0.1	0.0

Gvdeel	Alm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k;p	Lp;p	Cvlg	totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	6.80m2	*pa30f(€	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m2	23.7	34.3	-- RA	15.8	14.0	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0	99.0	99.0
glas	5.00m2	*sgg01	glas	SGG 4/15/5 handinvoer	32.7	25.3	-- RA	24.9	24.3	23.1	20.6	30.1	40.3	39.0	36.1	35.0
kozijn	1.70m2	*ko33 (€	kozijn	Kozijn K2	35.8	22.2	Cis	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
naad	15.40m	na50	naad	Band en lat	52.2	5.8	-- RA	21.8	20.0	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0	99.0	99.0
kier	5.80m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.4	2.6	-- RA	47.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
begl.rand	17.60m	bg150	begl.rand	Kroonband 200 N/m	51.6	6.4	-- RA	46.8	99.0	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0	61.0	99.0
rooster	1.00m	*sbsub32	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR 63Hz	37.8	20.2	-- DneA	33.5	33.0	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2	99.0	99.0
				Celev: berekend H: 0.0 m D: 0.0 m Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde Dv 0.1 m Dh m RqA: 7.0 Qv: 22.5 dm3/s debiet: 22.5 dm3/s			Celev	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
							Cpos	0.0	2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0	0.0	0.0	0.0

**Noordgevel**

	Alm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k;p	Lp;p	Cvlg	totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Su.gevel	18.2	m2							7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	
GA;k.gevel	18.5	dB							GA,g	18.5	18.7	32.7	44.7	50.7	54.7	62.7	0.0
GA.gevel	18.5	dB							Gi,g	16.7	21.7	31.7	36.7	41.7	46.7	-99.9	-99.9
Lp.gevel	39.5	dB							Lp,g	39.5	39.3	25.3	13.3	7.3	3.3	-4.7	0.0

Gvdeel	Alm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k;p	Lp;p	Cvlg	totaal	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
paneel	18.20m2	*pa37b(€	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m2	18.5	39.5	-- RA	21.8	20.0	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0	99.0	99.0





# Bijlage 2    Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59

Vaststelling hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 Wet geluidhinder

#### BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN UTRECHT

Besluiten tot het vaststellen van hogere waarden ingevolge artikel 59 en 83 Wet geluidhinder voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ten behoeve van het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Wilhelminawerf

#### Overwegingen

1. Voor het plangebied is een procedure gestart om te komen tot vaststelling van een nieuw bestemmingsplan.
2. Bij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure voor een plan dat in de zone van een weg (artikel 74 Wet geluidhinder) of in de zone van een industrieterrein (artikel 52 Wet geluidhinder) mag de geluidsbelasting op woningen binnen de zone niet hoger zijn dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde, in casu 48 dB (artikel 82 Wet geluidhinder), respectievelijk 50 dB(A) (artikel 44 Wet geluidhinder).
3. Het plangebied ligt in de geluidzones van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan, Overste den Oudenlaan/Europalaan, Kanaalweg/Parallelweg ("stedelijk gebied"; zie artikel 1 Wet geluidhinder, begripsbepaling) en de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland.
4. Artikel 83, tweede lid Wet geluidhinder, biedt de mogelijkheid om in stedelijk gebied woningen te bouwen met een hogere geluidsbelasting vanwege binnenstedelijk wegverkeer dan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 63 dB. Artikel 59 Wet geluidhinder, biedt de mogelijkheid om geluidsgevoelige bestemmingen te bouwen met een hogere geluidsbelasting vanwege industriëlawaai dan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 55 dB(A). De geluidsbelastingen vanwege de onder overweging 3 genoemde bronnen gaan die waarden niet te boven.
5. Burgemeester en wethouders van Utrecht maken gebruik van hun bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde (artikel 110a Wet geluidhinder), omdat geluidsbeperkende maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard. De gemeente heeft in haar beleid (Geluidsnota Utrecht) aangegeven dat het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied – het gebied tussen de geluidsbron en de gevels van de woningen – in stedelijk gebied langs lokale wegen ruimtelijk en verkeerskundig ongewenst is. De aanleg van een geluidsreducerend wegdek op de Balijeburg zijnde het maatgevende deel van de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan is niet realistisch omdat dit type verharding minder goed toepasbaar is op het brugwegdek. De geluidproductie van de hulpwarmtecentrale is vastgelegd in de milieuvergunning van de inrichting. Deze vergunning is gebaseerd op de Best Beschikbare Technieken. Het treffen van geluidmaatregelen aan de bron is derhalve niet doelmatig.
6. De vast te stellen hogere waarden zullen, overeenkomstig artikel 110a, zesde lid Wet geluidhinder, niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.
7. Artikel 3.30 van de Wet op de ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening maken het mogelijk dat diverse procedures gezamenlijk worden doorlopen. Dat wil zeggen dat de voorbereiding en bekendmaking van verschillende besluiten tegelijk worden behandeld. De

procedure wordt gevolgd overeenkomstig de Wro, de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, en artikel 110c van de Wet geluidhinder. Het ontwerp van het besluit ligt zes weken ter inzage.

### **Ontwerp Besluit**

Een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Wilhelminawerf als volgt vast te stellen:

#### I Wegverkeerslawaaï

*Blok B:*

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan      maximaal 52 dB

*Blok D:*

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan      maximaal 53 dB

*Blok E:*

Vanwege de Koningin Wilhelminalaan/Balijelaan      maximaal 54 dB

Vanwege de Kanaalweg/Parallelweg                      maximaal 54 dB

#### II Industrielawaaï

*Blok A:*

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland      maximaal 55 dB(A)

*Blok B:*

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland      maximaal 55 dB(A)

*Blok C:*

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland      maximaal 51 dB(A)

*Blok D:*

Vanwege de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland      maximaal 53 dB(A)

Voor de situering van de waarneempunten wordt verwezen naar het "Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht" van Aveco de Bondt, kenmerk RdG/068/12.0948.v06, datum 19 februari 2015.

Aan het besluit worden voor de nieuwe woningen de volgende voorwaarden verbonden:

- Geluidsluwe gevel  
De woning heeft ten minste één gevel met een geluidsniveau niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen;
- Woningindeling  
De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Buitenruimte  
Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze gelegen aan een gevel waar de geluidsbelasting niet meer dan 5 dB hoger is dan de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning;

De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

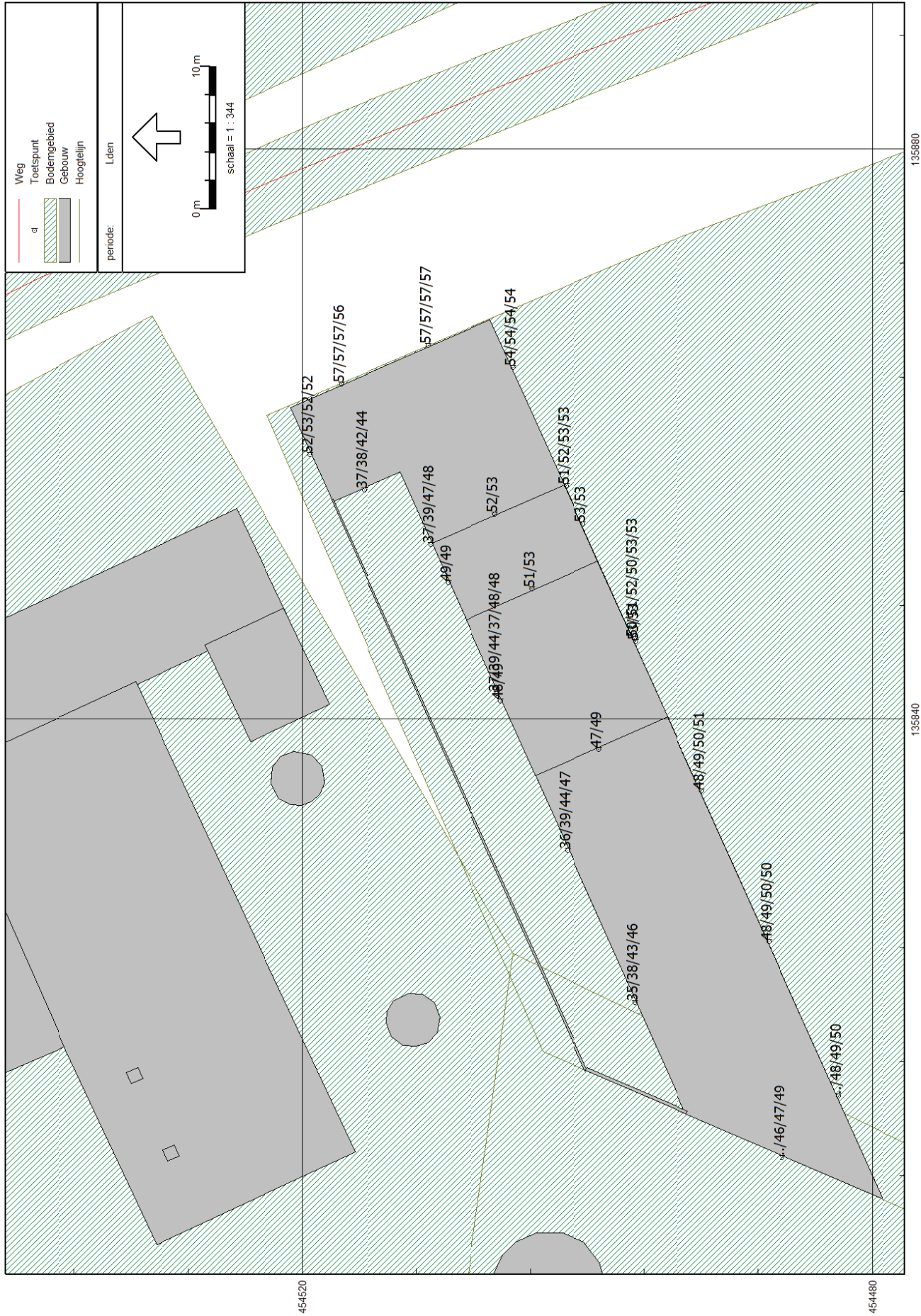
Burgemeester en wethouders van Utrecht,  
Namens dezen:

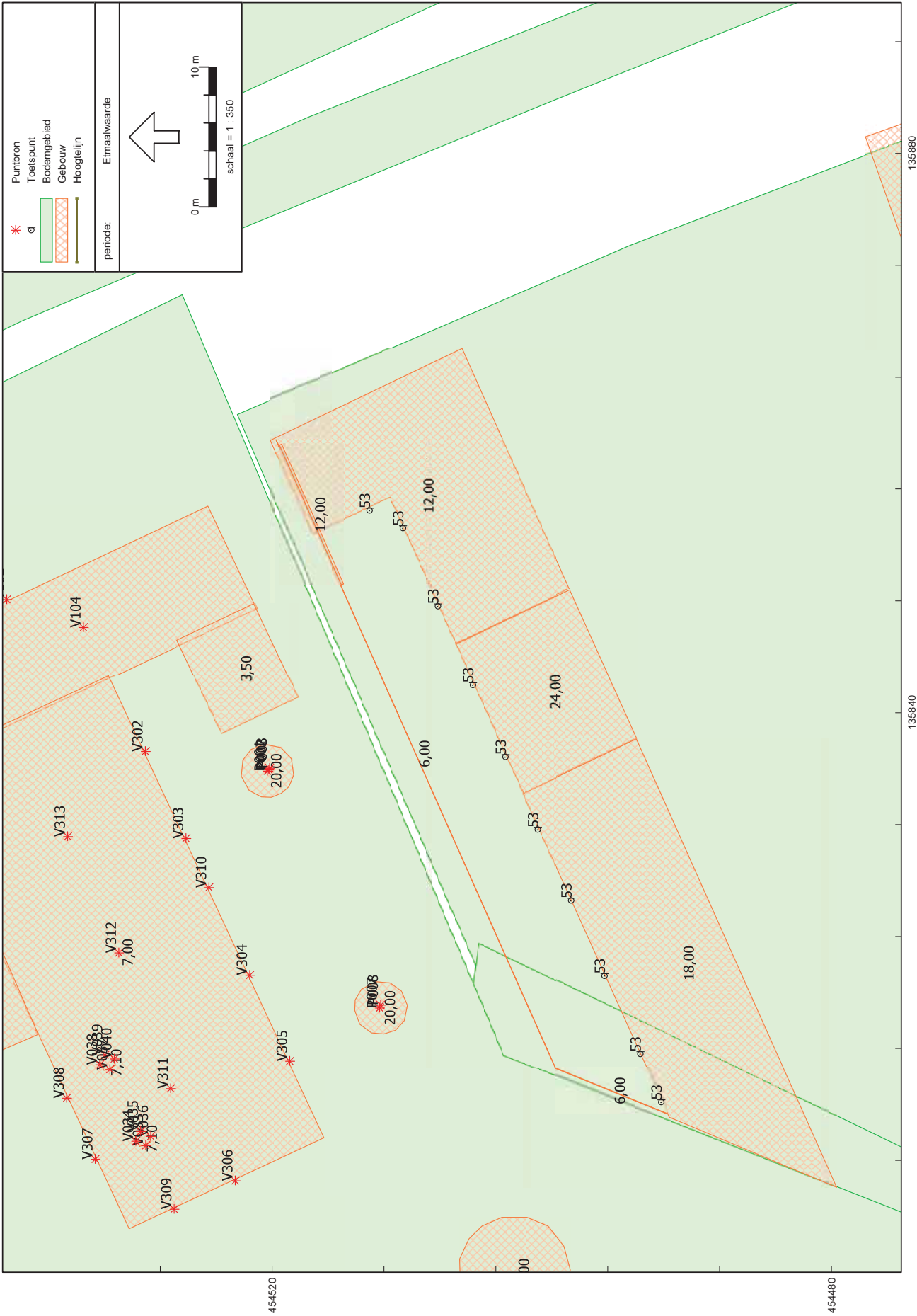
A.M. Cox  
Afdelingshoofd Expertise Milieu

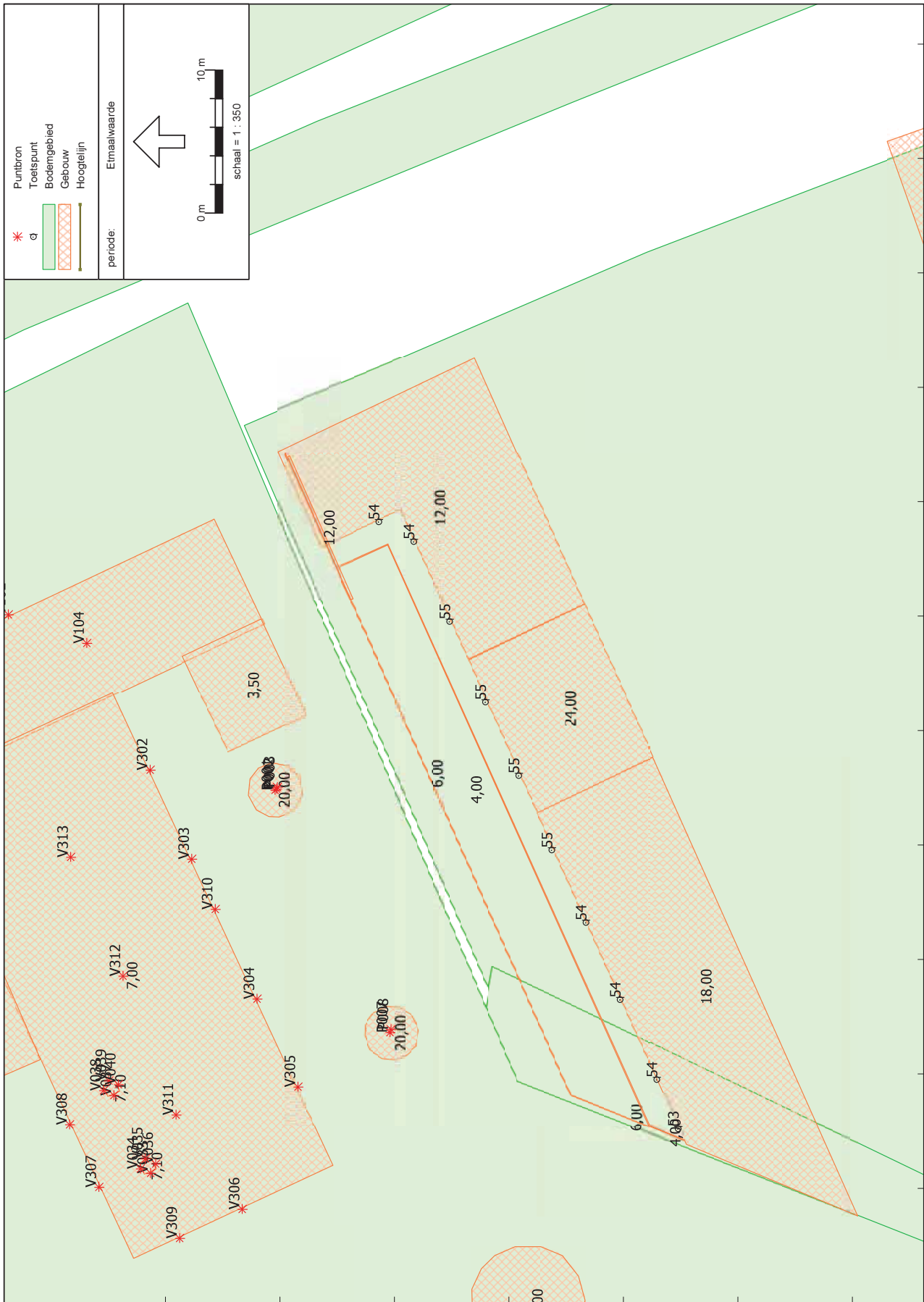
# Bijlage 3 Toetsing geluid binnen niveau Blok A

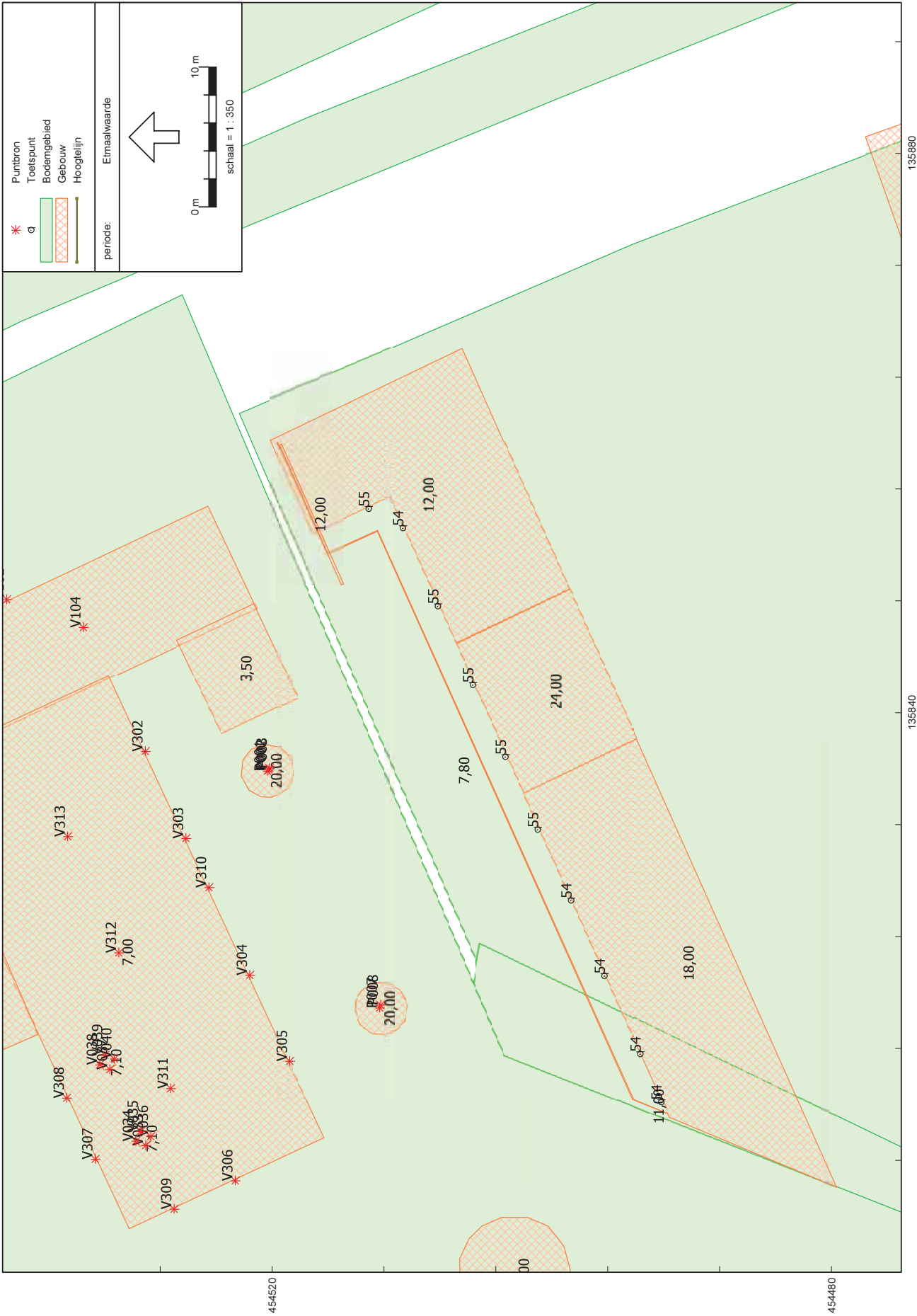
Bijlage VII      Geluidbelastingen gevels

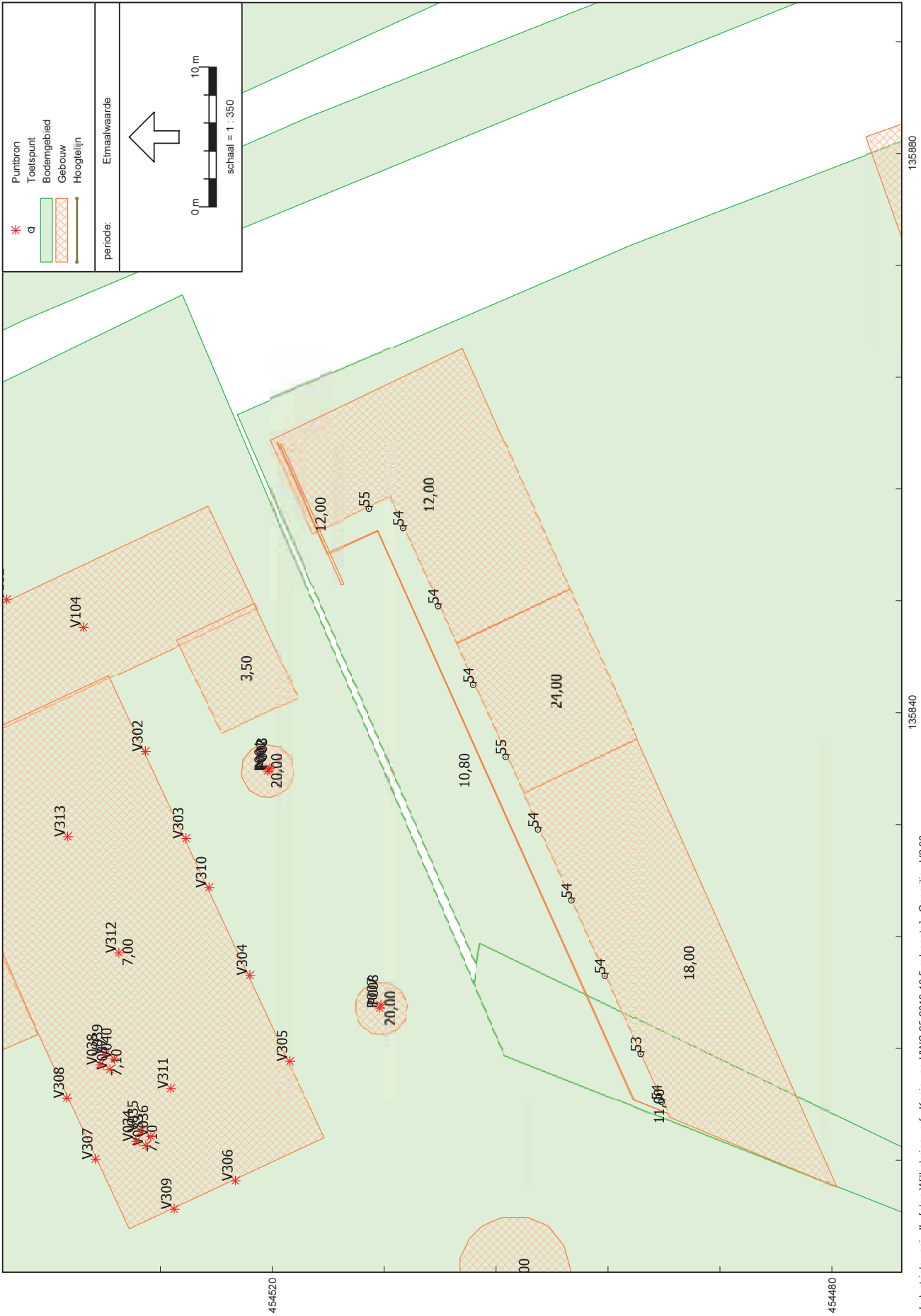


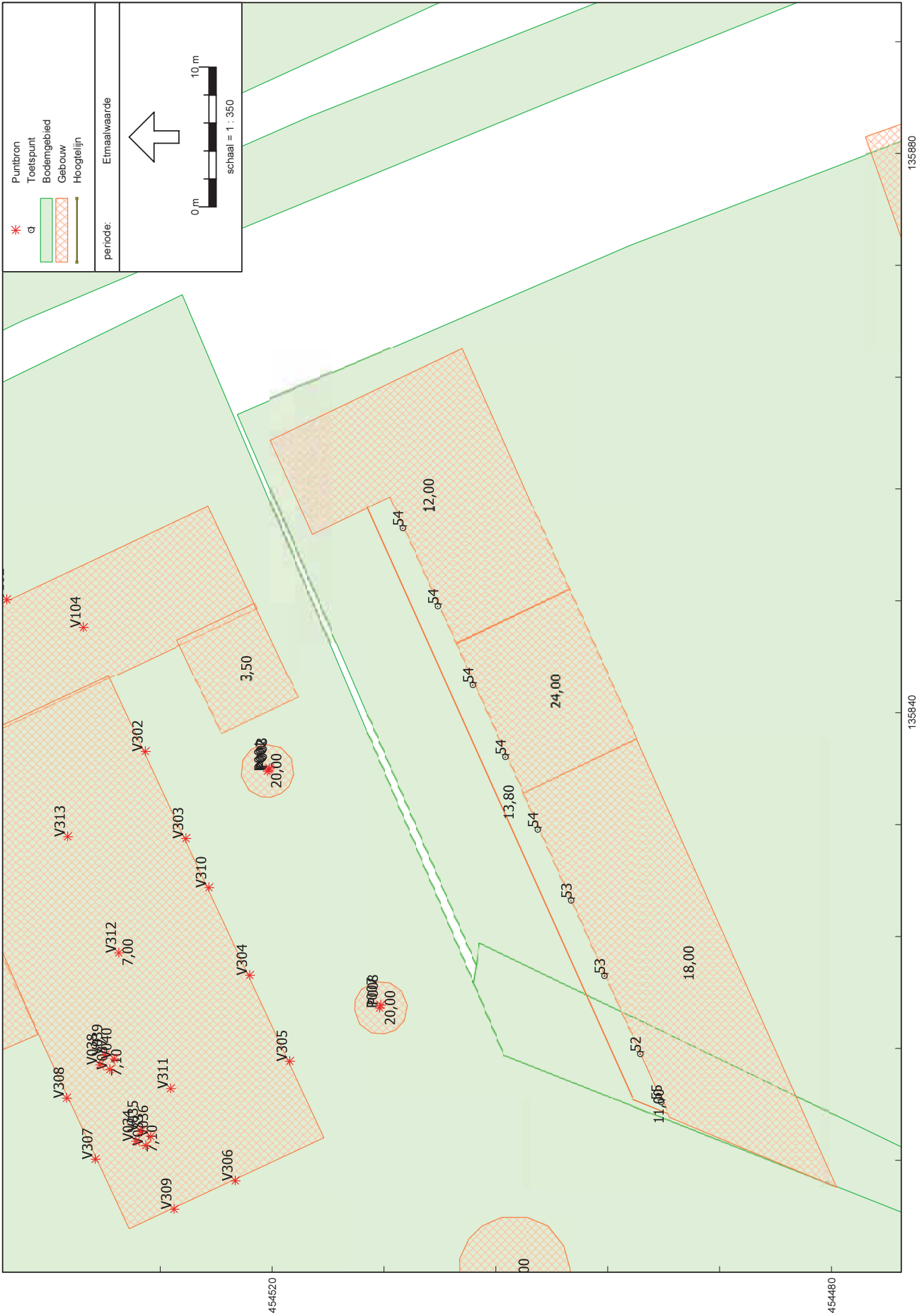


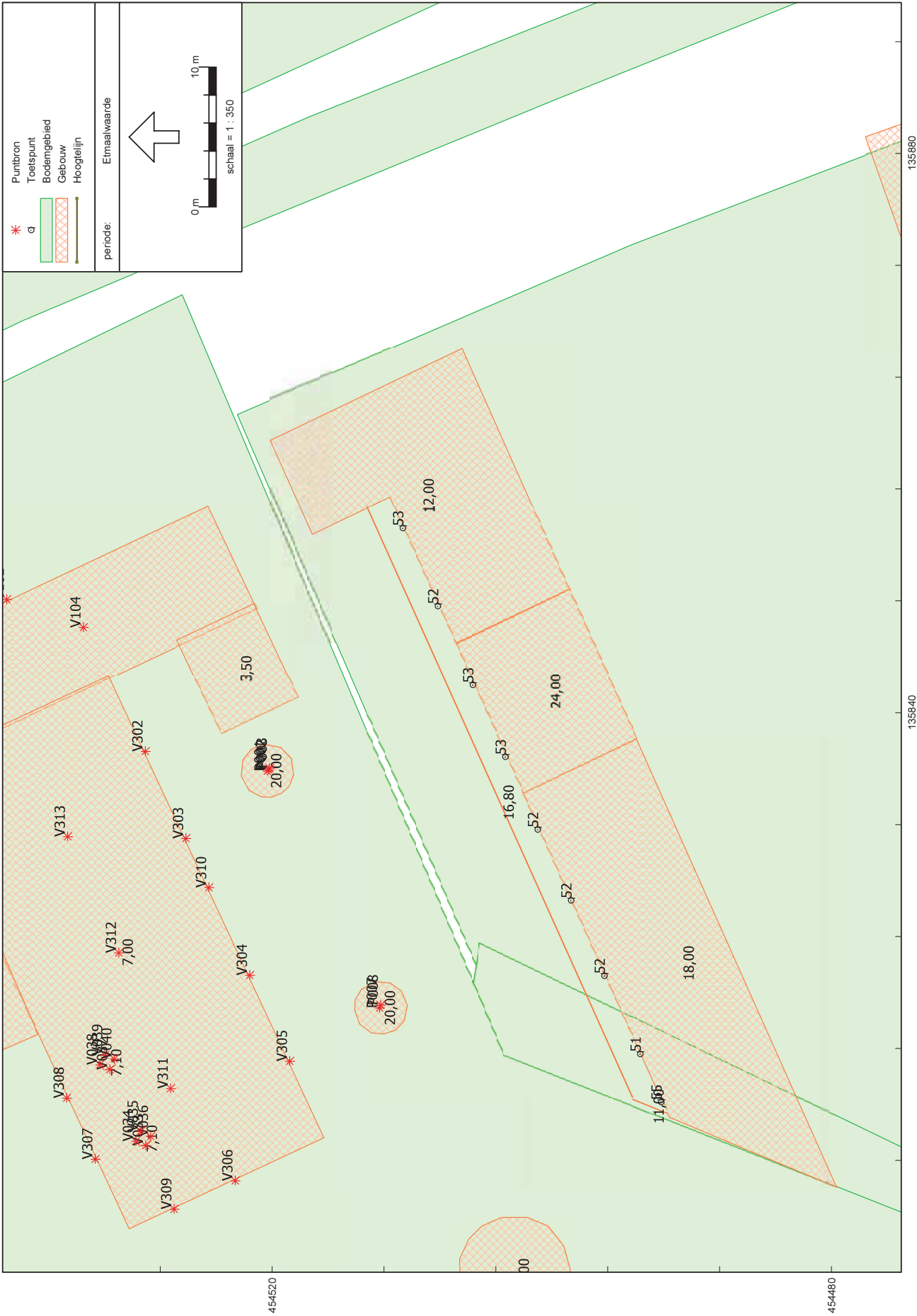


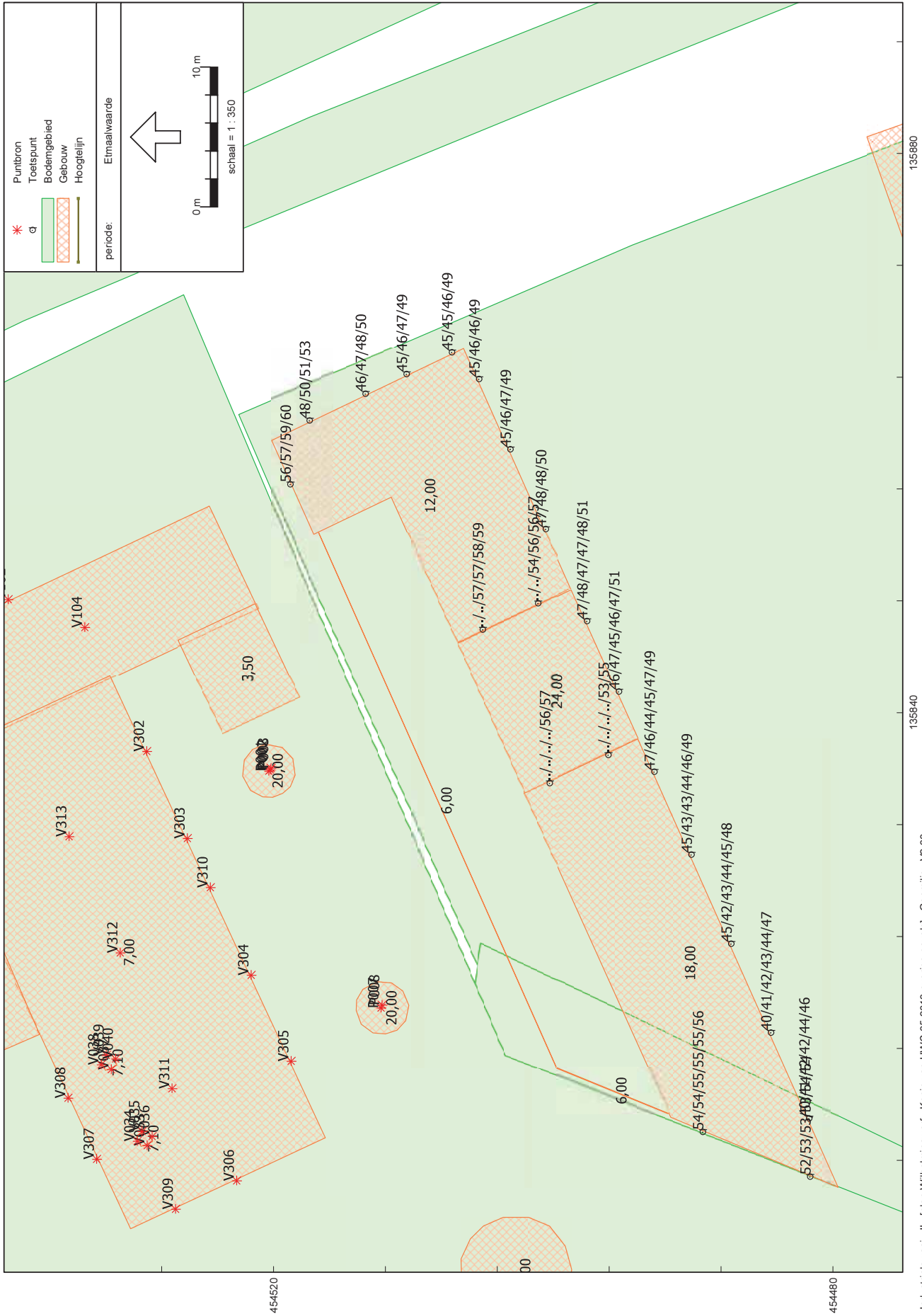












Bijlage VIII    Geluidwering Gevels



**Westgevel**Su,gevel 5.3 m<sup>2</sup>

Cl 15.0 15.0 15.0 15.0 15.0

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel 46.3 dB

GA,gevel 46.3 dB

GA,g 46.3 49.6 51.0 57.2 57.3 60.9

Gi,g 35.6 41 50.2 53.3 54.9

Lp,gevel 10.7 dB

Lp,g 10.7 7.4 6.0 -0.2 -0.3 -3.9

Gv/deel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	3.96m <sup>2</sup>	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m <sup>2</sup>	48.6	8.4	--	RA	30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	1.00m <sup>2</sup>	gd27d	glas	4/15/5 mm	51.6	5.4	--	RA	27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.34m <sup>2</sup>	ko33	kozijn	Kozijn K2	62.3	-5.3	--	RA	33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	4.80m	na55	naad	Eenzijdig gekit	72.8	-15.8	--	RA	55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	57.4	-0.4	--	RA	39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl.rand	4.00m	bg150	begl.rand	Kroonband 200 N/m	68.0	-11.0	--	RA	49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0

**Noordgevel**Su,gevel 18.2 m<sup>2</sup>

Cl 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0

GA;k,gevel 38.8 dB

GA,gevel 38.8 dB

GA,g 38.8 40.7 46.7 48.7 50.7 57.7

Gi,g 26.7 36.7 41.7 46.7 51.7

Lp,gevel 18.2 dB

Lp,g 18.2 16.3 10.3 8.3 6.3 -0.7

Gv/deel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	18.20m <sup>2</sup>	pa37b	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m <sup>2</sup>	38.8	18.2	--	RA	37.2	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0

**Dak**Su,gevel 25.1 m<sup>2</sup>

Cl 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0

Cfs figuur ( NPR5272 ) handinvoer

Cfs 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0

absorptie plafond --

hoogte gesloten ballustrade -- m H -- m

diepte balkon/galerij -- m D -- m

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel 31.9 dB

GA,gevel 31.9 dB

GA,g 31.9 33.3 39.3 45.3 47.3 52.3

Gi,g 19.3 29.3 38.3 43.3 46.3

Lp,gevel 25.1 dB

Lp,g 25.1 23.7 17.7 11.7 9.7 4.7

Gv/deel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	25.10m <sup>2</sup>	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	31.9	25.1	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

**SK**Su,ruimte 10.2 m<sup>2</sup>**GA;k** 22.1 dB

GA;k, vereist 22.0 dB

V 26 m<sup>3</sup>

T,ref 0.5 s

**GA** 22.1 dB

GA 28.2 27.9 27.3 30.1 38.7

**Lp** 34.9 dB

Lp 28.8 29.1 29.7 26.9 18.3

**Oostgevel**

Su,gevel	10.2	m2			Cl		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
GA;k,gevel	<u>22.6</u>	dB									
GA,gevel	22.6	dB			GA,g	22.6	29.5	28.2	27.4	30.1	38.8
					Gi,g		15.5	18.2	20.4	26.1	32.8
Lp,gevel	34.4	dB			Lp,g	34.4	27.5	28.8	29.6	26.9	18.2

Gv/deel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.10 m <sup>2</sup>	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m <sup>2</sup>	29.6	27.4	-- RA		30.3	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	3.80 m <sup>2</sup>	gd27d	glas	4/15/5 mm	27.9	29.1	-- RA		27.3	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.30 m <sup>2</sup>	ko33	kozijn	Kozijn K2	38.6	18.4	-- RA		33.3	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	11.50 m	na55	naad	Eenzijdig gekit	51.1	5.9	-- RA		55.3	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	38.3	18.7	-- RA		39.6	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl.rand	11.80 m	bgI50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	45.4	11.6	-- RA		49.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	0.60 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	26.0	31.0	-- DneA		31.9	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend			Celev			1.5	1.5	2.0	2.5	2.5
				H: 11.0 m D: 15.0 m			Cpos			2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde										
				Dv 0.1 m Dh m										
				RqA: 5.5										
				Qv: 22.8 dm <sup>3</sup> /s debiet: 13.7 dm <sup>3</sup> /s										

**Dak**

Su,gevel	10.9	m2			Cl		5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Cfs figuur ( NPR5272 )	handinvoer				Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--										
hoogte gesloten ballustrade	--	m		H -- m							
diepte balkon/galerij	--	m		D -- m							
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r											
GA;k,gevel	<u>32.6</u>	dB									
GA,gevel	32.6	dB			GA,g	32.6	34.0	40.0	46.0	48.0	53.0
					Gi,g		20	30	39	44	47
Lp,gevel	24.4	dB			Lp,g	24.4	23.0	17.0	11.0	9.0	4.0

Gv/deel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	10.90 m <sup>2</sup>	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	32.6	24.4	-- RA		31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0



**Westgevel**

Su,gevel 5.3 m2 Cl 5.0 5.0 5.0 5.0 5.0

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel 35.8 dB

GA,gevel 35.8 dB GA,g 35.8 36.6 44.0 54.2 56.3 60.9

Lp,gevel 24.2 dB Gi,g 25.6 31 40.2 43.3 44.9

Gvdeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg	totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	3.96m <sup>2</sup>	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m <sup>2</sup>	36.9	23.1	-- RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	1.00m <sup>2</sup>	gd27d	glas	4/15/5 mm	43.1	16.9	-- RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	0.34m <sup>2</sup>	ko33	kozijn	Kozijn K2	54.0	6.0	-- RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	4.80m	na55	naad	Eenzijdig gekit	62.5	-2.5	-- RA	55.1	45.0	50.0	60.0	60.0	65.0
kier	4.40m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	54.6	5.4	-- RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl.rand	4.00m	bgl50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	56.0	4.0	-- RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0

**Noordgevel**

Su,gevel 18.2 m2 Cl 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0

GA;k,gevel 32.3 dB

GA,gevel 32.3 dB GA,g 32.3 32.7 44.7 50.7 54.7 62.7

Lp,gevel 27.7 dB Gi,g 21.7 31.7 36.7 41.7 46.7

Gvdeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg	totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	18.20m <sup>2</sup>	pa37b	paneel	BP4;Buigsl.constr. ca.55 kg/m <sup>2</sup>	32.3	27.7	-- RA	35.6	25.0	35.0	40.0	45.0	50.0

**Dak**

Su,gevel 24.3 m2 Cl 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0

Cfs figuur ( NPR5272 ) handinvoer Cfs 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0

absorptie plafond --

hoogte gesloten ballustrade -- m H -- m

diepte balkon/galerij -- m D -- m

GA;k,gevel 25.1 dB

GA,gevel 25.1 dB GA,g 25.1 25.4 37.4 47.4 51.4 57.4

Lp,gevel 34.9 dB Gi,g 14.4 24.4 33.4 38.4 41.4

Gvdeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg	totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.30m <sup>2</sup>	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	25.1	34.9	-- RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

**SK**

Su,ruimte 10.2 m2

**GA;k** 32.0 dB

GA;k, vereist 23.0 dB

V 26 m<sup>3</sup>

T,ref 0.5 s

**GA** 32.0 dB GA 33.2 40.3 44.0 49.1 58.4**Lp** 28.0 dB Lp 26.8 19.7 16.0 10.9 1.6

**Oostgevel**

Su,gevel	10.2	m2			Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
GA;k,gevel	<u>34.5</u>	dB									
GA,gevel	34.5	dB			GA,g	34.5	36.4	41.1	44.2	49.4	58.9
Lp,gevel	25.5	dB			Gi,g		25.4	28.1	30.2	36.4	42.9
					Lp,g	25.5	23.6	18.9	15.8	10.6	1.1

Gv/deel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
paneel	5.10 m <sup>2</sup>	pa30f	paneel	BP3b;Buigsl.constr. 30-40kg/m <sup>2</sup>	37.9	22.1	--	RA	28.6	18.0	27.0	35.0	41.0	44.0
glas	3.80 m <sup>2</sup>	gd27d	glas	4/15/5 mm	39.4	20.6	--	RA	28.8	21.0	19.0	30.0	38.0	39.0
kozijn	1.30 m <sup>2</sup>	ko33	kozijn	Kozijn K2	50.3	9.7	--	RA	35.1	26.0	28.0	34.0	36.0	40.0
naad	11.50 m	na50	naad	Band en lat	53.5	6.5	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
kier	5.80 m	k40	kier	O-profiel indrukking 3,5 mm	55.5	4.5	--	RA	46.8	41.0	44.0	44.0	38.0	39.0
begl.rand	11.80 m	bgI50	begl.rand	Kroonband 200 N/m	53.4	6.6	--	RA	47.8	37.0	48.0	56.0	60.0	65.0
rooster	1.00 m	sbu32b	rooster	BUVA Acoustream AC 65 23-ZR	42.4	17.6	--	DneA	38.8	37.1	35.7	27.5	32.1	43.2
				Celev: berekend				Celev		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
				H: m D: m										
				Cpos: 2-hoeks 1 gevelzijde				Cpos		2.5	2.0	1.5	-0.5	0.0
				Dv 0.1 m Dh m										
				RqA: 12.4										
				Qv: 22.8 dm <sup>3</sup> /s debiet: 22.8 dm <sup>3</sup> /s										

**Dak**

Su,gevel	10.9	m2			Cl		10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Cfs figuur ( NPR5272 )	handinvoer				Cfs		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
absorptie plafond	--										
hoogte gesloten ballustrade	--	m		H -- m							
diepte balkon/galerij	--	m		D -- m							
Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r											
GA;k,gevel	<u>35.7</u>	dB									
GA,gevel	35.7	dB			GA,g	35.7	36.0	48.0	58.0	62.0	68.0
Lp,gevel	24.3	dB			Gi,g		25	35	44	49	52
					Lp,g	24.3	24.0	12.0	2.0	-2.0	-8.0

Gv/deel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	10.90 m <sup>2</sup>	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	35.7	24.3	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0



**Dak**

Su.gevel 24.5 m2

Cl 10.0 10.0 10.0 10.0 10.0

Cfs figuur ( NPR5272 ) handinvoer

Cfs 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0

absorptie plafond --

hoogte gesloten ballustrade -- m H -- m

diepte balkon/galerij -- m D -- m

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k.gevel 37.4 dB

GA.gevel 38.4 dB

GA,g 38.4 39.8 45.8 51.8 53.8 58.8

Gi,g 25.8 35.8 44.8 49.8 52.8

Lp.gevel 14.6 dB

Lp,g 14.6 13.2 7.2 1.2 -0.8 -5.8

Gvdeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.50 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	37.4	14.6	--	RA	31.6	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0



**Dak**

Su.gevel 24.5 m2

Cl 10.0 10.0 10.0 10.0 10.0

Cfs figuur ( NPR5272 ) handinvoer

Cfs 0.0 0.0 0.0 0.0 0.0

absorptie plafond --

hoogte gesloten ballustrade -- m H -- m

diepte balkon/galerij -- m D -- m

Vanwege het karakter van deze gevel is de oppervlakte ervan niet opgenomen in Su,r

GA;k,gevel 31.7 dB

GA,gevel 32.6 dB

GA,g 32.6 33.0 45.0 55.0 59.0 65.0

Gi,g 22 32 41 46 49

Lp,gevel 22.4 dB

Lp,g 22.4 22.0 10.0 0.0 -4.0 -10.0

Gvdeel	Afm.	Cat.nr.	Msoort	Materiaal	GA;k,p	Lp;p	Cvlg		totaal	125	250	500	1000	2000
dak	24.50 m2	da32	dak	DH5b:Wol-geisol.omgekeerde sporenkap	31.7	22.4	--	RA	29.7	19.0	29.0	38.0	43.0	46.0

Bijlage IX      Nagalmtijd

# Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A  
 Projectnummer: 20.131.482  
 Datum: 8 september 2014  
 Ruimte: Blok A Entreehal



Naam: NDI

## De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A} [s] \quad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \quad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \dots$$

Waarin:

- T is de nagalmtijd in [s]
- V is het volume van de ruimte in m<sup>3</sup>
- A is de aanwezige geluidabsorptie in m<sup>2</sup> o.r.
- a<sub>1</sub>, a<sub>2</sub>, ... is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
- S<sub>1</sub>, S<sub>2</sub>, ... is de oppervlaktes van de constructie in m<sup>2</sup>
- Opmerking: Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidabsorptie uitgedrukt in m<sup>2</sup> o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m<sup>3</sup>, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

## Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	82,42 [m <sup>3</sup> ]	Eis Bouwbesluit:	10,3 [m <sup>3</sup> ]
Oppervlakte harde afwerking:	103,46 [m <sup>2</sup> ]	α <sub>gem</sub> harde oppervlakken:	0,02 [-]
Oppervlakte aanwezige absorptie:	- [m <sup>2</sup> ]		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S <sub>a</sub> :	31,70 [m <sup>2</sup> ]		

## Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	250	500	1000	2000	4000
Harde afwerking:	alfa [-]	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m <sup>2</sup> ]	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07
Aanwezige absorptie:	alfa [-]						
	A [m <sup>2</sup> ]						
Totaal aanwezig:	A [m <sup>2</sup> ]	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07	2,07
Eis Bouwbesluit:	A [m <sup>2</sup> ]		10,30	10,30	10,30	10,30	
Aanvullende absorptie benodigd:	A [m <sup>2</sup> ]	---	8,23	8,23	8,23	8,23	---
Beschikbaar oppervlak:	S <sub>a</sub> [m <sup>2</sup> ]	31,70	31,70	31,70	31,70	31,70	31,70
Minimale absorptiecoëfficiënt:	alfa [-]	---	0,26	0,26	0,26	0,26	---

## Suggesties akoestisch absorberende materialen

Nummer	Materiaal omschrijving	Oppervlakte [m <sup>2</sup> ]	Absorptiecoëfficiënt [-]					
			Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
			125	250	500	1000	2000	4000
1	Rockfon Facett d=50	31,70	0,25	0,79	1,01	1,00	1,00	0,98
2	Sonaspay K-13 d=25	31,70	0,08	0,29	0,75	0,98	0,93	0,96
3	Heradesign micro d=25 s=0 a=0	31,70	0,10	0,40	0,55	0,40	0,30	0,35

## Aanwezig absorberend oppervlak

Materiaal omschrijving	Oppervlakte [m <sup>2</sup> ]	Totaal absorberend oppervlak O.R. [m <sup>2</sup> ]						
		Octaafband met middenfrequenties [Hz]						
		125	250	500	1000	2000	4000	
1	Rockfon Facett d=50	31,70	9,99	27,11	34,09	33,77	33,77	33,14
2	Sonaspay K-13 d=25	31,70	4,61	11,26	25,84	33,14	31,55	32,50
3	Heradesign micro d=25 s=0 a=0	31,70	5,24	14,75	19,50	14,75	11,58	13,16
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):			10,30	10,30	10,30	10,30		

# Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A  
 Projectnummer: 20.131.482  
 Datum: 8 september 2014  
 Ruimte: Blok A Trappenhuis



Naam: NDI

## De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A} [s] \quad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \quad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \dots$$

Waarin:

- T is de nagalmtijd in [s]
- V is het volume van de ruimte in m<sup>3</sup>
- A is de aanwezige geluidabsorptie in m<sup>2</sup> o.r.
- a<sub>1</sub>, a<sub>2</sub>, ... is de absorptiecoëfficiënten van de materialen
- S<sub>1</sub>, S<sub>2</sub>, ... is de oppervlaktes van de constructie in m<sup>2</sup>
- Opmerking: Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidabsorptie uitgedrukt in m<sup>2</sup> o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in m<sup>3</sup>, voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

## Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	42,90 [m <sup>3</sup> ]	Eis Bouwbesluit:	5,36 [m <sup>2</sup> ]
Oppervlakte harde afwerking:	64,00 [m <sup>2</sup> ]	α <sub>gem</sub> harde oppervlakken:	0,02 [-]
Oppervlakte aanwezige absorptie:	- [m <sup>2</sup> ]		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie S <sub>a</sub> :	8,40 [m <sup>2</sup> ]		

## Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	250	500	1000	2000	4000
Harde afwerking:	alfa [-]	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m <sup>2</sup> ]	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
Aanwezige absorptie:	alfa [-]						
	A [m <sup>2</sup> ]						
Totaal aanwezig:	A [m <sup>2</sup> ]	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28	1,28
Eis Bouwbesluit:	A [m <sup>2</sup> ]		5,36	5,36	5,36	5,36	
Aanvullende absorptie benodigd:	A [m <sup>2</sup> ]	---	4,08	4,08	4,08	4,08	---
Beschikbaar oppervlak:	S <sub>a</sub> [m <sup>2</sup> ]	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40
Minimale absorptiecoëfficiënt:	alfa [-]	---	0,49	0,49	0,49	0,49	---

## Suggesties akoestisch absorberende materialen

Nummer	Materiaal omschrijving	Oppervlakte [m <sup>2</sup> ]	Absorptiecoëfficiënt [-]					
			Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
			125	250	500	1000	2000	4000
1	Rockfon Facett d=50	8,40	0,25	0,79	1,01	1,00	1,00	0,98
2	Sonaspay K-13 d=38	8,40	0,15	0,51	0,95	1,00	0,99	0,98
3	Heradesign superfine d=25 s=30 a=30	8,40	0,15	0,60	1,00	0,90	0,80	0,90

## Aanwezig absorberend oppervlak

Materiaal omschrijving	Oppervlakte [m <sup>2</sup> ]	Totaal absorberend oppervlak O.R. [m <sup>2</sup> ]						
		Octaafband met middenfrequenties [Hz]						
		125	250	500	1000	2000	4000	
1	Rockfon Facett d=50	8,40	3,38	7,92	9,76	9,68	9,68	9,51
2	Sonaspay K-13 d=38	8,40	2,54	5,56	9,26	9,68	9,60	9,51
3	Heradesign superfine d=25 s=30 a=30	8,40	2,54	6,32	9,68	8,84	8,00	8,84
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				5,36	5,36	5,36	5,36	

# Berekening nagalm conform 12354-6 2004

Projectnaam: Wilhelminawerf Blok A  
 Projectnummer: 20.131.482  
 Datum: 8 september 2014  
 Ruimte: Blok A Trappenhuis



Naam: NDI

## De geluidabsorptie en nagalmtijd wordt als volgt bepaald:

$$T = \frac{1}{6} \cdot \frac{V}{A} [s] \quad A_{250;500;1000;2000} = \frac{1}{8} \cdot V \quad A = a_1 \cdot S_1 + a_2 \cdot S_2 + \dots$$

Waarin:

$T$  is de nagalmtijd in [s]  
 $V$  is het volume van de ruimte in  $m^3$   
 $A$  is de aanwezige geluidabsorptie in  $m^2$  o.r.  
 $a_1, a_2, \dots$  is de absorptiecoëfficiënten van de materialen  
 $S_1, S_2, \dots$  is de oppervlaktes van de constructie in  $m^2$   
*Opmerking:* Vanuit het Bouwbesluit wordt de eis gesteld dat de totale geluidabsorptie uitgedrukt in  $m^2$  o.r. niet kleiner is dan 1/8 van de inhoud van de ruimte uitgedrukt in  $m^3$ , voor elk van de octaafbanden met middenfrequenties van 250, 500, 1.000 en 2.000 Hz

## Uitgangspunten

Ruimtevolume V:	42,90 [m <sup>3</sup> ]	Eis Bouwbesluit:	5,36 [m <sup>2</sup> ]
Oppervlakte harde afwerking:	67,40 [m <sup>2</sup> ]	$\alpha_{gem}$ harde oppervlakken:	0,02 [-]
Oppervlakte aanwezige absorptie:	- [m <sup>2</sup> ]		
Beschikbaar opp. aanvullende absorptie $S_a$ :	5,00 [m <sup>2</sup> ]		

## Minimale absorptiecoëfficiënt van toe te passen materiaal t.p.v. beschikbaar oppervlak

		Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
		125	250	500	1000	2000	4000
Harde afwerking:	alfa [-]	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
	A [m <sup>2</sup> ]	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35
Aanwezige absorptie:	alfa [-]						
	A [m <sup>2</sup> ]						
Totaal aanwezig:	A [m <sup>2</sup> ]	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35
Eis Bouwbesluit:	A [m <sup>2</sup> ]		5,36	5,36	5,36	5,36	
Aanvullende absorptie benodigd:	A [m <sup>2</sup> ]		4,01	4,01	4,01	4,01	
Beschikbaar oppervlak:	$S_a$ [m <sup>2</sup> ]	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Minimale absorptiecoëfficiënt:	alfa [-]	---	0,80	0,80	0,80	0,80	---

## Suggesties akoestisch absorberende materialen

Nummer	Materiaal omschrijving	Oppervlakte [m <sup>2</sup> ]	Absorptiecoëfficiënt [-]					
			Octaafband met middenfrequenties [Hz]					
			125	250	500	1000	2000	4000
1	Rockfon Facett d=80	5,00	0,57	0,91	0,97	0,99	1,01	0,97
2	Sonaspay K-13 d=76	5,00	0,57	0,99	1,00	1,00	1,00	1,00
3	Heradesign superfine d=25 s=60 a=50	5,00	0,35	0,90	0,95	0,85	0,90	0,90

## Aanwezig absorberend oppervlak

Materiaal omschrijving	Oppervlakte [m <sup>2</sup> ]	Totaal absorberend oppervlak O.R. [m <sup>2</sup> ]						
		Octaafband met middenfrequenties [Hz]						
		125	250	500	1000	2000	4000	
1	Rockfon Facett d=80	5,00	4,20	5,90	6,20	6,30	6,40	6,20
2	Sonaspay K-13 d=76	5,00	4,20	6,30	6,35	6,35	6,35	6,35
3	Heradesign superfine d=25 s=60 a=50	5,00	3,10	5,85	6,10	5,60	5,85	5,85
Benodigd geluidabsorberend oppervlak (Bouwbesluit):				5,36	5,36	5,36	5,36	



# Bijlage 4 Toetsing Laagfrequent Geluid vercammencurve

**Notitie 20131482-10**  
**Wilhelminawerf te Utrecht;**  
**Onderzoek laagfrequent geluid als gevolg van de**  
**Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland**

---

Datum	Referentie	Behandeld door
29 april 2015	20131482-10	J. Persoon/TvD

## **1 Inleiding**

Het nieuwbouwplan Wilhelminawerf is gelegen binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein 'Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland' (hierna te noemen 'HWC'). Ten behoeve van de aanvraag van de omgevingsvergunning is reeds een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd (Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht, RdG/068/12.0948.v05, d.d. 13-02-2015 van Aveco de Bondt). Uit dat onderzoek blijkt dat het plan past binnen het wettelijk kader met betrekking tot het industrielawaai.

Uit de rekenmodellen blijkt dat de HWC een relevante geluidbijdrage heeft in het lage frequentiegebied (25-125 Hz). In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft de gemeente Utrecht daarom verzocht het laagfrequente geluid in de woningen inzichtelijk te maken. Hiertoe zijn de laagfrequente geluidniveaus in de woningen berekend en beoordeeld aan de hand van de 'Vercammencurve'. Deze notitie geeft een overzicht van de onderzoeksresultaten.

## **2 Uitgangspunten**

### **2.1 Algemeen**

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende documenten en uitgangspunten:

- Plantekeningen t.b.v. de bouwaanvraag van KondorWessels Projecten BV, d.d. 05-09-2014. Zie bijlage I.
- Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht, RdG/068/12.0948.v05, d.d. 13-02-2015, Aveco de Bondt. Voor het berekenen van de geluidbelastingen in tertsbanden is gebruik gemaakt van de in de rapportage benoemde modeluitgangspunten.

- Onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van HWC Kanaleneiland, FJ 3810-1-RA, d.d. 7-12-12 van Peutz.
- Een overzicht van de bronmetingen per tertsbands, die ten grondslag liggen aan het onderzoek naar de geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van HWC Kanaleneiland, FJ 3810-1-RA, d.d. 7-12-12 van Peutz. Separaat toegestuurd door de gemeente Utrecht op 8-4-2015.
- Vercammencurve voor beoordeling laagfrequent geluid.

## 2.2 Vercammencurve

In Nederland is er diverse wetgeving welke optredende geluidniveaus in de woonomgeving reguleert. Er bestaan echter geen speciale toetsingscriteria voor laagfrequent geluid. Een geaccepteerd beoordelingskader is “de Vercammencurve”. Bij de beoordeling van de geluidniveaus als gevolg van de HWC wordt aangesloten bij deze richtlijn. De originele publicatie uit 1989 bevat meer dan één curve (rapport 584-3 van adviesbureau Peutz B.V.). De verschillende curven zijn in de navolgende tabel weergegeven.

Tabel 2.1 Vercammencurven voor laagfrequent geluid

Totaal geluidniveau	Type geluid	Tertsband met middenfrequentie [Hz]												
		10	12,5	16	20	25	31,5	40	50	63	80	100	125	
A	25 dB(A)	--	86	82	77	71	65	60	55	50	46	42	39	36
B	30 dB(A)	Continu geluid	86	82	78	74	70	65	60	55	51	47	44	41
C		Fluctuerend geluid	86	82	77	71	65	60	55	50	46	42	41	41
D	35 dB(A)	Continu geluid	86	82	78	74	70	65	60	55	51	47	46	46
E		Fluctuerend geluid	86	82	77	71	65	60	55	50	46	46	46	46

De beoordeling van laagfrequente geluidniveaus begint bij het vaststellen van wat acceptabele geluidniveaus worden geacht.

- Voor de onderhavige woningen wordt bij de beoordeling van de geluidniveaus in de slaapkamers een geluidniveau van 25 dB(A) toelaatbaar geacht, in analogie met de grenswaarden in de nachtperiode uit de overige milieuwetgeving. Voor slaapkamers worden de berekende waarden daarom in dit onderzoek getoetst aan curve A uit voorgaande tabel.
- Voor de woonkamers, die voornamelijk in de dag- en avondperiode in gebruik zullen zijn, wordt een geluidniveau van 30 dB(A) acceptabel geacht. Vanwege de aard van het geluid van de HWC, is er sprake van een continu geluid. Deze geluidniveaus worden daarom in dit onderzoek getoetst aan curve B uit voorgaande tabel.

## 3 Bepaling van de geluidniveaus in de woningen en omschrijving methodiek

### 3.1 Geluidbelastingen op de gevels per tertsbands

De Vercammencurve bestaat uit lineaire geluiddrukkniveaus per tertsbands. De toetsing van de geluidniveaus dient per tertsbands plaats te vinden. De geluidniveaus die zijn bepaald in het kader van toetsing aan de Wet geluidhinder (geluidniveaus per octaafbands) zijn daarom uitgesplitst naar geluidniveaus per tertsbands. Navolgend wordt de berekeningsmethodiek beschreven.

*Stap 1: Reeds berekende geluidniveaus op de gevel*

Als basisuitgangspunt zijn de door Aveco de Bondt gerapporteerde geluidniveaus in het kader van de toetsing aan de Wet geluidhinder gehanteerd (rapportage Aveco de Bondt, geluidniveaus per octaafband met middenfrequenties 31 Hz t/m 8000 Hz conform methode II.8 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999). Hierbij zijn de deelbijdragen per geluidbron op het gezoneerde industrieterrein beschouwd.

*Stap 2: Bepaling herleidingswaarden tussen tertsbanden en octaafbanden per deelgeluidbron*

Ter bepaling van de bronvermogens van de HWC zijn door Peutz geluidmetingen uitgevoerd, zie rapport FJ 3810-1-RA (methoden II.2, II.3 en II.7 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999). De metingen van de geluiddrukkniveaus van elke deelgeluidbron zijn uitgevoerd in tertsbanden. Uit deze metingen zijn in het kader van dit onderzoek per deelgeluidbron de herleidingswaarden bepaald waarmee het geluidniveau van een octaafband uitgesplitst kan worden naar de geluidniveaus van de drie tertsbanden binnen de betreffende octaafband. In bijlage II zijn de geluidmetingen van Peutz en de herleidingswaarden gepresenteerd.

*Stap 3: Berekenen A-gewogen geluidniveaus per tertsband en per deelgeluidbron*

De reeds vastgestelde geluidniveaus in het kader van toetsing aan de Wet geluidhinder (stap 1) zijn per relevant ontvangstpunt en per deelgeluidbron door middel van de bovengenoemde herleidingswaarden (stap 2) vertaald naar A-gewogen geluidniveaus per tertsband.

De vertaling naar geluidniveaus per tertsband is enkel uitgevoerd voor de relevante tertsbanden. Bovendien zijn er van de HWC geen geluidgegevens beschikbaar in de tertsbanden met middenfrequenties 10 Hz t/m 20 Hz. In dit onderzoek zijn daarom enkel de tertsbanden met middenfrequenties 25 t/m 125 Hz beschouwd.

*Stap 4: Berekenen lineaire geluidniveaus per tertsband en per deelgeluidbron*

Omdat de Vercammencurve lineaire geluidniveaus beschrijft, zijn de A-gewogen geluiddrukkniveaus tot slot omgerekend naar lineaire geluiddrukkniveaus per tertsband en per deelgeluidbron. Vervolgens zijn de deelbijdragen van de deelgeluidbronnen energetisch gesommeerd per tertsband. Het verkregen resultaat zijn de lineaire geluidniveaus per tertsband op de gevels van woningen als gevolg van de HWC.

*In voorgaande methodiek is uitgegaan van de invallende geluidniveaus ter plaatse van de woningen. Wij merken op dat in de berekening van de geluidoverdracht (methode II.8 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999) een aantal frequentieafhankelijke verzwakkingstermen zijn opgenomen. Voor de vertaling van de geluidniveaus per octaafband naar geluidniveaus per tertsband zou daarmee rekening gehouden moeten worden. Echter, de optredende effecten zijn dermate klein dat deze een verwaarloosbare invloed hebben op het eindresultaat. In dit onderzoek is daarom hier geen rekening mee gehouden.*

### 3.2 Geluidniveauverschil tussen binnen en buiten

Het op de gevel invallende geluidniveau wordt onder invloed van de bouwkundige constructie van de woningen gereduceerd tot een bepaald geluidniveau in de woning. Binnen het geluidsspectrum waarin het laagfrequente geluid optreedt, zijn er voor gangbare bouwmaterialen beperkt betrouwbare geluidisolatiegegevens beschikbaar. Bovendien spelen bij de geluidoverdracht van buiten naar binnen meer aspecten een rol, zoals bijvoorbeeld versterking van het geluidniveau door zogenaamde staande golven in de woning ('opslingering'). De golflengtes van laagfrequent geluid zijn dermate groot, dat deze goed passen bij de afmetingen van de woning of het vertrek. Het exacte optredende geluidniveauverschil voor lage frequenties tussen binnen en buiten is daarom niet eenvoudig te voorspellen op basis van in het laboratorium gemeten geluidisolatiewaarden van bouwmaterialen.

Om in dit onderzoek toch een inschatting te kunnen maken van het geluidniveau in de woningen is aangesloten bij de bepalingsmethode uit een Deense geluidnorm ten behoeve van laagfrequent geluid als gevolg van windturbines (Staatsbesluit -Deense overheid- nr. 1284, d.d. 15-12-2011). In deze norm wordt onder andere door middel van in de praktijk gemeten geluidniveauverschillen een vertaling gemaakt van het geluidniveau buiten op de gevels van woningen naar een binnenniveau in de woningen. Dit in de praktijk gemeten geluidniveauverschil is gebaseerd op geluidmetingen in 14 representatieve Deense woningen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de uit die metingen volgende geluidniveauverschillen.

Tabel 3.1 Geluidniveauverschillen per tertsbands tussen binnen en buiten

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	31	40	50	63	80	100	125
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2

In lijn met de bovengenoemde Deense norm worden in dit onderzoek de bovengenoemde geluidniveauverschillen met een veiligheidsmarge van  $\pm 2$  dB gehanteerd. Dit houdt in dat de met de genoemde geluidniveauverschillen berekende geluidniveaus in de woningen 2 dB hoger of 2 dB lager kunnen zijn. In de in hoofdstuk 4 gepresenteerde resultaten is hiermee rekening gehouden. Deze benaderingswijze sluit aan bij eerder in Nederland uitgevoerde onderzoeken met betrekking tot de voorspelling van laagfrequente geluidniveaus in woningen, onder andere het "Akoestisch onderzoek windturbines bedrijventerrein De Brand te 's-Hertogenbosch" d.d. 01-08-2014 van Arcadis.

## 4 Resultaten en bevindingen

De volgende maatgevende woningtypen zijn onderzocht:

- Type A2.30 (2<sup>e</sup> verdieping, hoekwoning)
- Type A3.38 (3<sup>e</sup> verdieping, tussenwoning galerij)
- Type A3.41 (3<sup>e</sup> verdieping, hoekwoning)
- Type A5.57 (5<sup>e</sup> verdieping, tussenwoning galerij)

Deze woningen geven een representatief beeld voor blok A.

De hoekwoningen hebben een blinde steenachtige kopgevel met een massa van tenminste 400 kg/m<sup>2</sup>. De geluidtransmissie via deze volledig steenachtige scheidingsconstructies is ondergeschikt aan de geluidbijdrage via de overige (lichte) scheidingsconstructies met gevelopeningen. In de berekeningen van de optredende binnenniveaus zijn enkel de geluidbijdragen van gevels betrokken die niet enkel uit een steenachtige constructie bestaan.

Per relevante woninggevel zijn conform de in paragraaf 2.2 beschreven stappen de geluidniveaus op de gevel bepaald. Deze op de gevel invallende lineaire geluidniveaus zijn per tertsbands op basis van de in paragraaf 3.2 benoemde geluidniveaoverschillen vertaald naar een binnenniveau in de woning. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de woonkamers en de slaapkamers. Voor de woonkamers is het binnenniveau in de maatgevende avondperiode beoordeeld. Voor de slaapkamers is het binnenniveau in de nachtperiode beoordeeld. Dit geluidniveau is, ter beoordeling van de hinder, vergeleken met de voor die situatie relevante Vercammencurve (curve A of B uit tabel 2.1). In de onderstaande tabellen zijn de resultaten samengevat. In bijlage III is per woningtype een volledig overzicht van de resultaten opgenomen.

Tabel 4.1 Woningtype A2.30 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	31	40	50	63	80	100	125
<b>Invallend geluidniveau avondperiode [dB]</b>	<b>68,1</b>	<b>61,2</b>	<b>63,0</b>	<b>71,7</b>	<b>64,9</b>	<b>53,4</b>	<b>51,6</b>	<b>47,4</b>
<b>Geluidniveaoverschil [dB]</b>	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
<b>Geluidniveau in de woning [dB]</b>	<b>59,4</b>	<b>50,4</b>	<b>51,6</b>	<b>58,7</b>	<b>48,3</b>	<b>33,7</b>	<b>30,4</b>	<b>27,2</b>
<b>Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]</b>	70	65	60	55	51	47	44	41
<b>Overschrijding [dB]<sup>1</sup></b>	0	0	0	2-6	0	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveaoverschillen

Tabel 4.2 Woningtype A2.30 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	31	40	50	63	80	100	125
<b>Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]</b>	<b>64,3</b>	<b>57,4</b>	<b>59,1</b>	<b>67,8</b>	<b>60,4</b>	<b>46,4</b>	<b>47,0</b>	<b>39,1</b>
<b>Geluidniveaoverschil [dB]</b>	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
<b>Geluidniveau in de woning [dB]</b>	<b>55,9</b>	<b>46,6</b>	<b>47,7</b>	<b>54,8</b>	<b>43,8</b>	<b>26,7</b>	<b>25,8</b>	<b>18,9</b>
<b>Vercammencurve 25 dB(A) [dB]</b>	65	60	55	50	46	42	39	36
<b>Overschrijding [dB]<sup>1</sup></b>	0	0	0	3-7	0	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveaoverschillen

Tabel 4.3 Woningtype A3.38 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	31	40	50	63	80	100	125
<b>Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]</b>	<b>67,4</b>	<b>60,8</b>	<b>62,5</b>	<b>71,9</b>	<b>64,6</b>	<b>50,1</b>	<b>50,7</b>	<b>43,3</b>
<b>Geluidniveaoverschil [dB]</b>	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
<b>Geluidniveau in de woning [dB]</b>	<b>59,0</b>	<b>50,0</b>	<b>51,1</b>	<b>58,9</b>	<b>48,0</b>	<b>30,4</b>	<b>29,5</b>	<b>23,1</b>
<b>Vercammencurve 25 dB(A) [dB]</b>	65	60	55	50	46	42	39	36
<b>Overschrijding [dB]<sup>1</sup></b>	0	0	0	7-11	0-4	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van ±2 dB in de geluidniveaoverschillen

Tabel 4.4 Woningtype A3.41 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	31	40	50	63	80	100	125
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	70,1	63,1	64,7	74,8	68,7	58,2	54,2	50,7
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	61,7	52,3	53,3	61,8	52,1	38,5	33,0	30,5
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB] <sup>1</sup>	0	0	0	5-9	0-3	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van  $\pm 2$  dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.5 Woningtype A3.41 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	31	40	50	63	80	100	125
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	65,8	58,9	60,6	69,3	62,0	47,6	47,8	40,7
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	57,4	48,1	49,2	56,3	45,4	27,9	26,6	20,5
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB] <sup>1</sup>	0	0	0	4-8	0-1	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van  $\pm 2$  dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.6 Woningtype A5.57 slaapkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	31	40	50	63	80	100	125
Invallend geluidniveau nachtperiode [dB]	68,0	61,0	62,7	71,8	64,5	49,6	50,8	43,2
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	59,6	50,2	51,3	58,8	47,9	29,9	29,6	23,0
Vercammencurve 25 dB(A) [dB]	65	60	55	50	46	42	39	36
Overschrijding [dB] <sup>1</sup>	0	0	0	7-11	0-4	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van  $\pm 2$  dB in de geluidniveauverschillen

Tabel 4.7 Woningtype A5.57 woonkamer

	Tertsband middenfrequentie [Hz]							
	25	31	40	50	63	80	100	125
Invallend geluidniveau avondperiode [dB]	68,0	61,0	62,7	71,8	64,5	49,6	50,8	43,2
Geluidniveauverschil [dB]	8,4	10,8	11,4	13,0	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning [dB]	59,6	50,2	51,3	58,8	47,9	29,9	29,6	23,0
Vercammencurve 30 dB(A) continu [dB]	70	65	60	55	51	47	44	41
Overschrijding [dB] <sup>1</sup>	0	0	0	5-9	0-3	0	0	0

1: Overschrijding op basis van een onnauwkeurigheid van  $\pm 2$  dB in de geluidniveauverschillen

Uit de rekenresultaten blijkt dat in alle woningen een overschrijding van de Vercammencurve optreedt in de 50 Hz tertsbands. Rekening houdend met een onnauwkeurigheidsmarge van  $\pm 2$  dB bedraagt de overschrijding tenminste 5 dB en maximaal 9 dB in de woonkamers. Vanwege een strengere toetsing bedraagt de overschrijding in de slaapkamers 7 tot 11 dB. Daarnaast treedt in de slaapkamers een beperkte overschrijding op in de 63 Hz tertsbands (0 tot 4 dB).

## 5 Conclusie en overwegingen

Op basis van de rekenresultaten kan geconcludeerd worden dat het laagfrequente geluid als gevolg van de in werking zijnde HWC als hinderlijk ervaren zou kunnen worden in de woningen van het plan Wilhelminawerf. Om de resultaten van dit onderzoek in perspectief te plaatsen merken wij de volgende zaken op.

### Bedrijfstijden HWC

De HWC wordt volgens de vergunningaanvraag enkel ingezet in het geval van een calamiteit. Bijvoorbeeld bij een storing in de warmtelevering van de hoofdcentrale, bij grote warmtevraag (strengere vorst) of bij een storing in de landelijke elektriciteitsproductie. Dit heeft tot gevolg dat de HWC slechts incidenteel in bedrijf is. Op basis van de draaitijden van de afgelopen vijf jaar wordt geconcludeerd dat het in werking zijn van de HWC ook als incidenteel kan worden beschouwd. Enkel in 2012, toen de hoofdcentrale in onderhoud was, heeft de HWC meer dan 12 dagen per jaar gedraaid. Vanwege het incidentele karakter kan de eventueel optredende hinder als acceptabel worden geacht.

### Bouwkundige maatregelen ter verbetering

Het geluidniveau in de woningen wordt in zekere mate beïnvloed door de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie. Mogelijk kan door het verzwaren van de bouwkundige scheidingsconstructies het geluidniveauverschil tussen buiten en binnen vergroot worden. Te denken valt aan het toepassen van kalkzandsteen binnenspouwbladen of betonnen daken. Echter, het toepassen van gelamineerde glaspakketten levert naar verwachting weinig verbetering op. De in het laboratorium gemeten geluidisolatiewaarden van dergelijke glaspakketten vertonen een zeer grote spreiding in de voor dit onderzoek relevante frequenties. Op basis van de beschikbare testresultaten kan niet worden beoordeeld of een verzwaring van de glaspakketten zal leiden tot een verlaging van de geluidniveaus in de woning.

### Bronmaatregelen

De overschrijding van de Vercammencurve wordt veroorzaakt door verschillende deelbronnen van de HWC. Echter, de schoorstenen van de ketels (bronnen P001, P002, P003, P007 en P008 in het model) leveren de grootste geluidbijdrage. Onderzocht kan worden of deze bronnen aanvullend gedempt kunnen worden door middel van een coulissendemper of Helmholtz-resonator.

Slotopmerking

In deze notitie is enkel ingegaan op de optredende geluidniveaus ter plaatse van blok A. Ter plaatse van blok B treden echter vergelijkbare geluidbelastingen op (geluidbelasting tot 55 dB(A)). Omdat de bouwwijze van Blok B niet verschilt van die van Blok A, mag er vanuit worden gegaan dat in de woningen van Blok B vergelijkbare niveaus zouden kunnen optreden als hiervoor gepresenteerd.

DPA Cauberg-Huygen B.V.

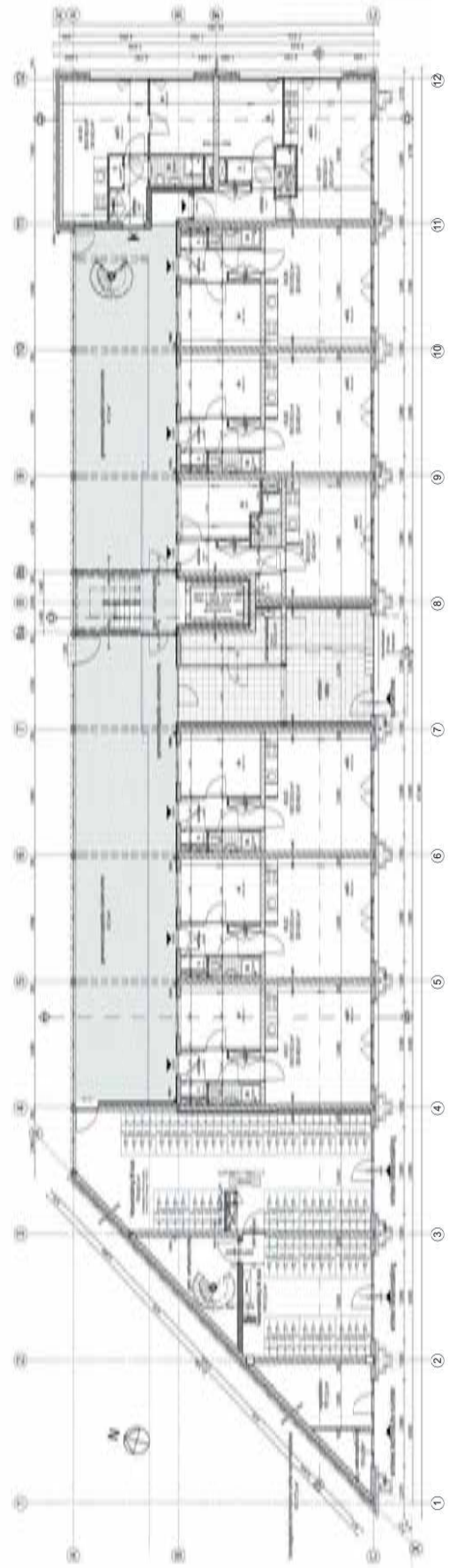
ir. B. Verheggen  
Senior Projectleider

- Bijlage I – Plan
- Bijlage II – Herleidingswaarden tussen terts- en octaafbanden
- Bijlage III – Rekenresultaten per woningtype

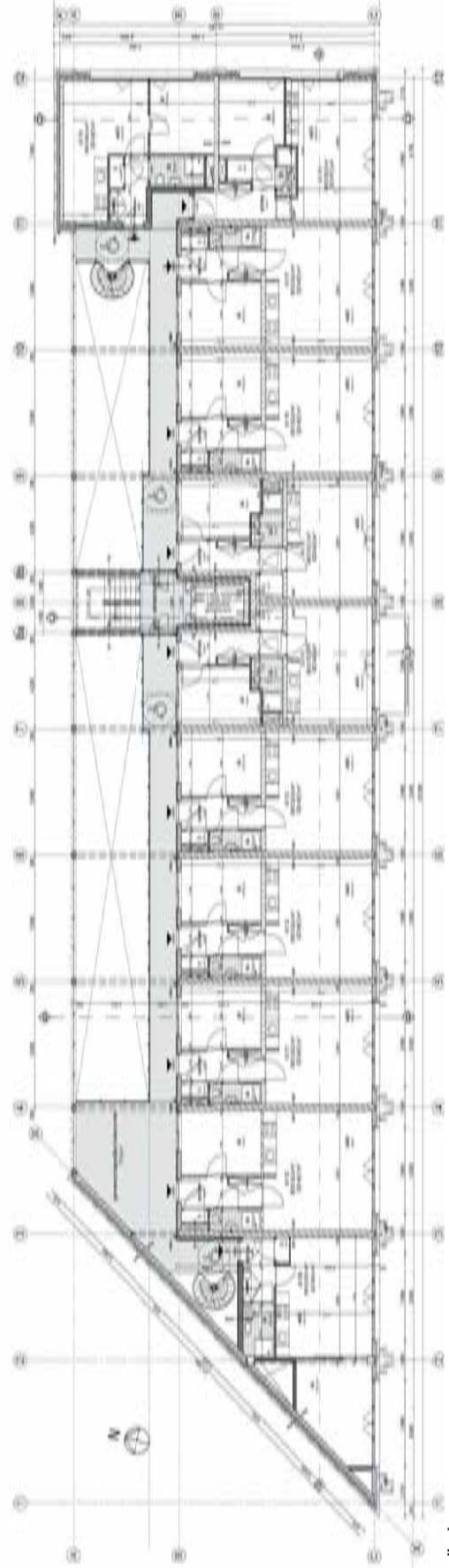
**Bijlage I – Plan**

RENVOOI

De afbeelding is een kopie van een tekening van een bouwplan. Het is niet mogelijk om de afbeelding te kopiëren of te verspreiden. Het is de verantwoordelijkheid van de afbeeldende partij om de afbeeldende partij te informeren over de afbeeldende partij.



PLGR BG  
tekening nr 1114-4-11-01



PLGR 1e verdieping  
tekening nr 1114-4-11-02

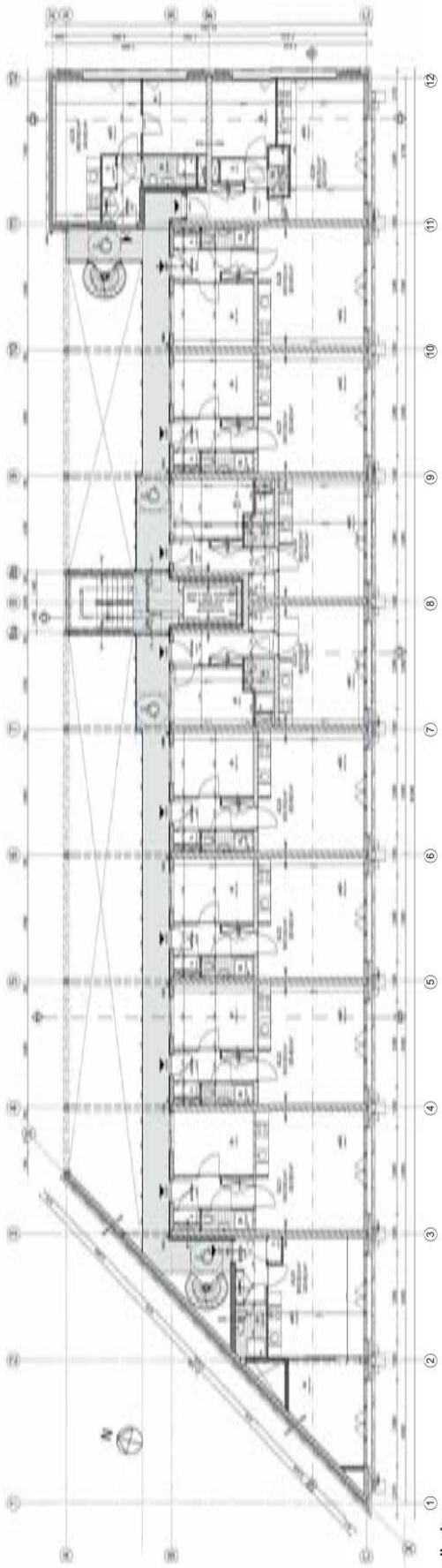
1:100  
A0  
21.11.2020  
PLGR/BG

1114-4-11-01/02

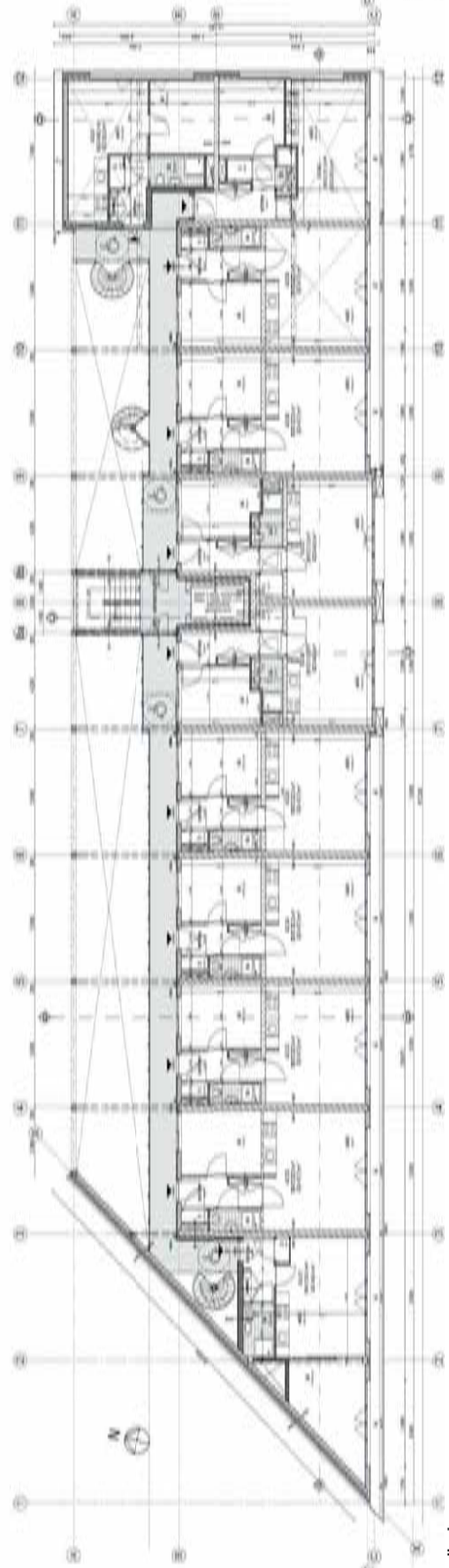
nr	oms	aanv
0	2014-09-05	bouwvergunning
A		
B		
C		
D		
E		
F		
G		

REINVOOI

De afbeelding is een kopie van een tekening van een bouwplan. Het is niet mogelijk om de afbeelding te kopiëren of te verspreiden. Het is de verantwoordelijkheid van de afbeeldende partij om de afbeeldende partij te informeren over de afbeeldende partij.



PLGR 2e verdieping  
tekening nr 1114-4-11-03



PLGR 3e verdieping  
tekening nr 1114-4-11-04

1:1  
A3  
27.11.2020  
GPH/MSD

1114-4-11-03-04

1:1

A3

27.11.2020

GPH/MSD

1114-4-11-03-04

1:1

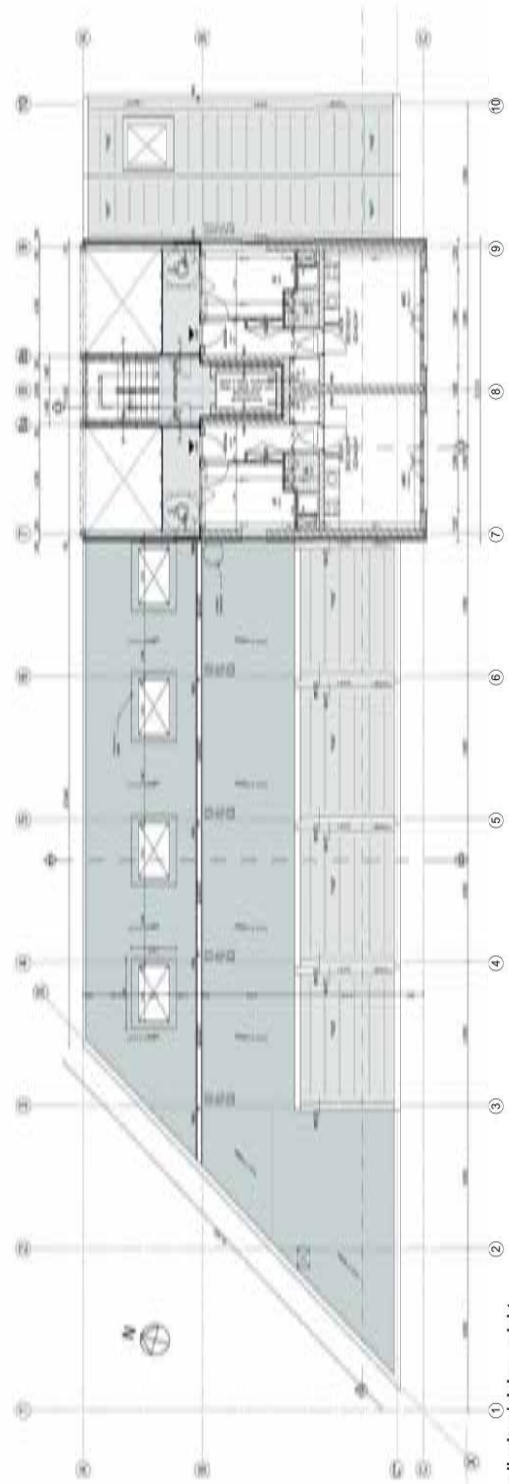
A3

27.11.2020

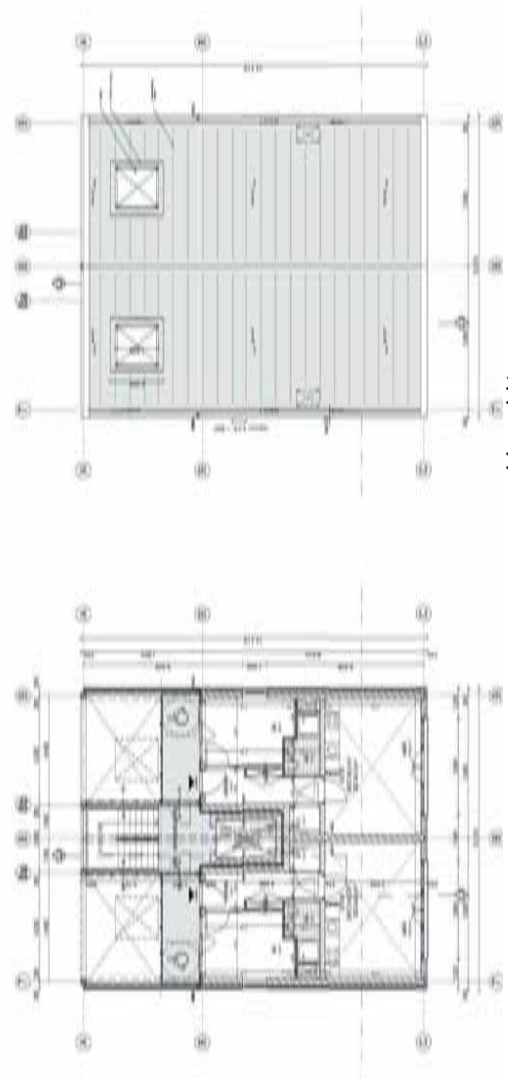
GPH/MSD



De afbeelding is een kopie van een tekening van de architect. Het is niet mogelijk om de afbeelding te kopiëren of te verspreiden. Het is de verantwoordelijkheid van de afbeeldende partij om de afbeelding te controleren op juistheid. Het is niet mogelijk om de afbeelding te kopiëren of te verspreiden. Het is de verantwoordelijkheid van de afbeeldende partij om de afbeelding te controleren op juistheid.



① PLGR 6e verdieping / dak aanzicht  
tekening nr 1114-4-11-07



PLGR 7e verdieping  
tekening nr 1114-4-11-08

dak aanzicht  
tekening nr 1114-4-11-09

1114-4-11-07-08	UK
0. 2014-09-05	Bouwvoering
A.	
B.	
C.	
D.	
E.	
F.	
G.	

**Bijlage II - Herleidingswaarden tussen terts- en octaafbanden**

omschrijving	Lp per tertisband (lineair)														dB(A)	dB(LIN)				
	25 Hz	50 Hz	100 Hz	200 Hz	400 Hz	800 Hz	1,6 kHz	3,15 kHz	6,3 kHz	12,5 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz			4 kHz	8 kHz	16 kHz	
Schoorsteen ketel 3 (op deze schoorsteen zijn ook ketels 1 en 2 aangesloten), afst. 2,75 m	76,5	81,4	62,9	55,3	50,7	49,3	46,9	44,7	33,7	74,7	78,4	62,6	59,0	50,3	46,4	40,2	29,3	<b>60,8</b>	<b>89,3</b>	
Schoorsteen ketel 4 (op deze schoorsteen zijn ook ketels 5 en 6 aangesloten), afst. 2,75m	75,4	71,0	63,3	57,4	50,2	48,7	47,4	42,9	33,4	70,5	66,2	60,2	59,6	50,7	49,9	46,4	40,3	28,1	<b>60,3</b>	<b>84,5</b>
Schoorsteen ketels 7 en 8 samen, afst. 2,75 m	75,2	80,8	68,4	68,9	50,3	49,3	48,8	42,3	32,0	71,5	84,1	72,0	53,2	49,2	49,1	45,8	39,1	27,8	<b>63,8</b>	<b>88,9</b>
dak t.p.v. Pompruimte	73,5	71,9	64,3	51,0	49,2	48,4	43,8	35,9	24,2	75,4	71,6	63,6	62,7	62,9	59,9	59,8	80,9	59,7	<b>82,9</b>	<b>84,2</b>
dak ketelhuis (gebouwdeel 4 t.p.v. Ketels 4, 5 & 6)	81,2	98,5	93,1	78,9	89,9	84,0	77,5	75,3	68,1	87,9	97,9	87,3	77,7	82,9	76,0	75,7	74,8	64,5	<b>90,6</b>	<b>105,0</b>
dak ketelhuis (gebouwdeel 3 t.p.v. Ketels 7 & 8)	86,7	73,9	66,2	67,3	67,4	66,2	63,7	59,4	54,9	81,2	83,7	77,1	68,7	67,8	66,9	66,4	63,3	56,3	<b>76,4</b>	<b>92,5</b>
gevel pompruimte (glas)	75,4	71,6	63,6	62,7	62,9	59,9	59,8	80,9	59,7	71,3	69,2	70,8	62,2	59,1	60,1	60,3	69,6	49,7	<b>82,9</b>	<b>84,2</b>
gevel ketelruimte t.h.v. ketels 1, 2, 3, 7 & 8 (open ramen per 10 m gevel)	71,5	63,9	63,5	58,9	60,2	60,4	71,3	55,2	50,1	75,1	94,5	81,0	62,3	65,6	63,3	58,2	49,0	41,8	<b>71,9</b>	<b>96,9</b>
gevel ketelruimte t.h.v. ketels 4, 5 & 6 (open ramen per 10 m gevel)	86,7	81,0	64,6	61,9	61,2	59,4	52,2	43,6	34,2	75,5	89,8	82,2	63,9	70,5	64,5	62,1	58,2	48,3	<b>73,7</b>	<b>94,2</b>
deur ketelhuis zuidgevel	81,2	96,5	85,4	75,5	78,0	72,3	67,9	63,3	56,2	89,2	91,7	80,4	74,3	75,8	69,0	66,1	60,6	52,8	<b>81,1</b>	<b>102,4</b>
deur ketelruimte west	73,2	82,4	73,4	66,2	71,0	71,3	70,5	67,9	60,7	72,9	72,9	64,7	69,7	71,9	70,8	68,4	63,7	57,5	<b>80,3</b>	<b>88,0</b>
deur ketelruimte west	71,0	99,0	90,4	78,4	81,7	72,9	73,1	72,0	62,9	82,7	99,8	81,8	75,4	78,8	71,3	71,7	70,5	59,1	<b>85,0</b>	<b>104,9</b>
verbrandingsluchtinlaat ketel 7	n.b.	74,8	72,3	60,2	58,4	55,9	54,8	56,0	53,9	n.b.	73,7	66,1	58,1	56,9	55,0	54,8	54,5	52,6	<b>67,2</b>	<b>91,3</b>
verbrandingsluchtinlaat ketel 8	n.b.	78,9	70,7	61,3	57,0	57,5	53,9	52,6	53,0	n.b.	69,7	61,5	56,7	56,0	56,0	55,3	53,2	52,4	<b>66,7</b>	<b>89,7</b>
	n.b.	76,0	67,5	58,7	56,7	55,1	52,8	52,3	50,9	n.b.	77,0	63,4	57,4	59,3	55,4	52,9	52,4	49,8		

			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
BRON			25	31,5	40	50	63	80	100	125	160
P001	Schoorsteen ketel 1	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P002	Schoorsteen ketel 2	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P003	Schoorsteen ketel 3	Terts	76,5	74,7	81,2	81,4	78,4	63,3	62,9	62,6	61,5
		Octaaf		83,1			83,2			67,1	
		Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P004	Schoorsteen ketel 4	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P005	Schoorsteen ketel 5	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P006	Schoorsteen ketel 6	Terts	75,4	70,5	67,9	71	68,2	63,8	63,3	60,2	65
		Octaaf		77,2			73,3			68,0	
		Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P007	Schoorsteen ketel 7	Terts	72,2	68,5	70,5	77,8	81,4	78,9	65,4	69	61,3
		Octaaf		75,4			84,4			71,1	
		Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
P008	Schoorsteen ketel 8	Terts	72,2	68,5	70,5	77,8	81,4	78,9	65,4	69	61,3
		Octaaf		75,4			84,4			71,1	
		Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
V033	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V034	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V035	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V036	Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid	Terts				78,9	76	77	70,7	67,5	63,4
		Octaaf		4,8			82,2			72,9	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V037	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V038	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V039	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V040	Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid	Terts				74,8	73,7	69,7	72,3	66,1	61,5
		Octaaf		4,8			78,0			73,5	
		Ci	-4,8	-4,8	-4,8	-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V101	Oostgevel 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V102	Oostgevel 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V103	Oostgevel 1 deur	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V104	Dak 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V105	Dak 1	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5
		Octaaf		77,9			74,0			72,2	
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V301	Oostgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V302	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V303	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V304	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V305	Zuidgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6
		Octaaf		87,4			95,8			81,5	
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9

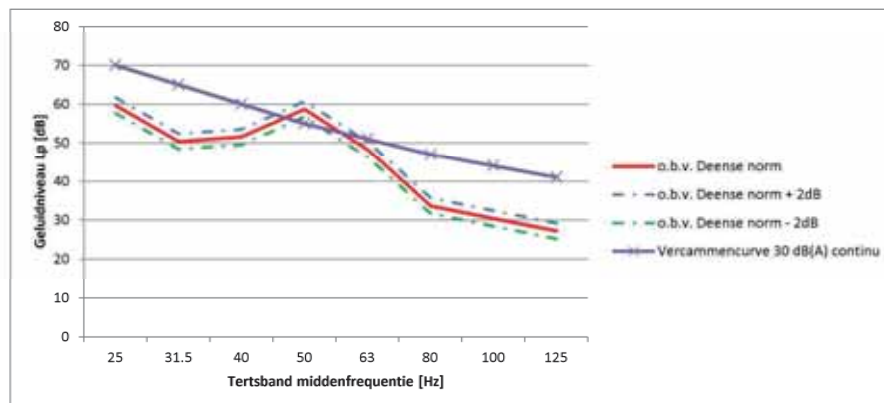
			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]									
BRON			25	31,5	40	50	63	80	100	125	160	
V306	Westgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6	
		Octaaf		87,4			95,8			81,5		
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9	
V307	Noordgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6	
		Octaaf		87,4			95,8			81,5		
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9	
V308	Noordgevel 3	Terts	75,1	76,9	86,7	94,5	89,4	81	81	70,9	64,6	
		Octaaf		87,4			95,8			81,5		
		Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9	
V309	Deur westgevel 3	Terts	80,3	73,2	72,9	82,4	78,6	72,9	73,4	70,9	64,7	
		Octaaf		81,7			84,2			75,7		
		Ci	-1,4	-8,5	-8,8	-1,8	-5,6	-11,3	-2,3	-4,8	-11,0	
V310	Deur zuidgevel 3	Terts	81,2	89,2	97,2	96,5	91,7	85,7	85,4	80,4	74,6	
		Octaaf		97,9			98,0			86,9		
		Ci	-16,7	-8,7	-0,7	-1,5	-6,3	-12,3	-1,5	-6,5	-12,3	
V311	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	88	86,7	83,7	82,9	73,9	77,1	74	66,2	
		Octaaf		90,9			86,6			79,1		
		Ci	-9,7	-2,9	-4,2	-2,9	-3,7	-12,7	-2,0	-5,1	-12,9	
V312	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3	
		Octaaf		97,3			101,5			94,2		
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9	
V313	Dak ketelruimte 3	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3	
		Octaaf		97,3			101,5			94,2		
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9	
V401	Oostgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9	
		Octaaf		84,9			91,6			83,0		
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1	
V402	Westgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9	
		Octaaf		84,9			91,6			83,0		
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1	
V403	Noordgevel 4	Terts	75,5	73,3	84	89,8	85,8	80,7	82,2	74,6	66,9	
		Octaaf		84,9			91,6			83,0		
		Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1	
V404	Noordgevel 4	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5	
		Octaaf		77,9			74,0			72,2		
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7	
V405	Westgevel 4 deur	Terts	75,4	71,3	71,5	71,6	69,2	63,9	63,6	70,8	63,5	
		Octaaf		77,9			74,0			72,2		
		Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7	
V406	Dak ketelruimte 4	Terts	81,2	87,9	96,6	98,5	97,9	88,8	93,1	87,3	78,3	
		Octaaf		97,3			101,5			94,2		
		Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9	
P001 Schoorsteen ketel 1			Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P002 Schoorsteen ketel 2			Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P003 Schoorsteen ketel 3			Ci	-6,6	-8,4	-1,9	-1,8	-4,8	-19,9	-4,2	-4,5	-5,6
P004 Schoorsteen ketel 4			Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P005 Schoorsteen ketel 5			Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P006 Schoorsteen ketel 6			Ci	-1,8	-6,7	-9,3	-2,3	-5,1	-9,5	-4,7	-7,8	-3,0
P007 Schoorsteen ketel 7			Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
P008 Schoorsteen ketel 8			Ci	-3,2	-6,9	-4,9	-6,6	-3,0	-5,5	-5,7	-2,1	-9,8
V033 Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 west			Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V034 Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 noord			Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V035 Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 oost			Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V036 Aanvoer verbrandingslucht ketel 8 zuid			Ci				-3,3	-6,2	-5,2	-2,2	-5,4	-9,5
V037 Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 west			Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V038 Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 noord			Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V039 Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 oost			Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V040 Aanvoer verbrandingslucht ketel 7 zuid			Ci				-3,2	-4,3	-8,3	-1,2	-7,4	-12,0
V101 Oostgevel 1			Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V102 Oostgevel 1			Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V103 Oostgevel 1 deur			Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V104 Dak 1			Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V105 Dak 1			Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V301 Oostgevel 3			Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V302 Zuidgevel 3			Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V303 Zuidgevel 3			Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V304 Zuidgevel 3			Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V305 Zuidgevel 3			Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V306 Westgevel 3			Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V307 Noordgevel 3			Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V308 Noordgevel 3			Ci	-12,3	-10,5	-0,7	-1,3	-6,4	-14,8	-0,5	-10,6	-16,9
V309 Deur westgevel 3			Ci	-1,4	-8,5	-8,8	-1,8	-5,6	-11,3	-2,3	-4,8	-11,0
V310 Deur zuidgevel 3			Ci	-16,7	-8,7	-0,7	-1,5	-6,3	-12,3	-1,5	-6,5	-12,3
V311 Dak ketelruimte 3			Ci	-9,7	-2,9	-4,2	-2,9	-3,7	-12,7	-2,0	-5,1	-12,9

BRON			Tertsbandmiddenfrequentie [Hz]								
			25	31.5	40	50	63	80	100	125	160
V312	Dak ketelruimte 3	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V313	Dak ketelruimte 3	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9
V401	Oostgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V402	Westgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V403	Noordgevel 4	Ci	-9,4	-11,6	-0,9	-1,8	-5,8	-10,9	-0,8	-8,4	-16,1
V404	Noordgevel 4	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V405	Westgevel 4 deur	Ci	-2,5	-6,6	-6,4	-2,4	-4,8	-10,1	-8,6	-1,4	-8,7
V406	Dak ketelruimte 4	Ci	-16,1	-9,4	-0,7	-3,0	-3,6	-12,7	-1,1	-6,9	-15,9

**Bijlage III - Rekenresultaten per woningtype**

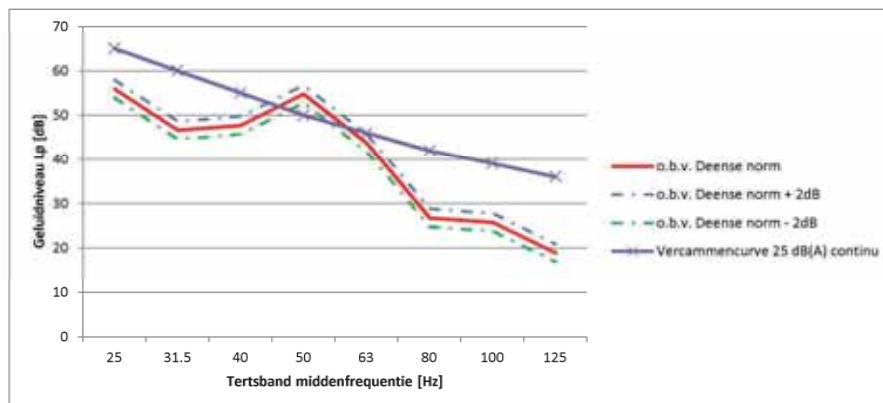
## Woning A2.30 (woonkamer)

	Tertstband middenfrequentie [Hz]							
	25	31.5	40	50	63	80	100	125
Geluidbelasting gevel zuidwest (avondperiode)	68,1	61,2	63,0	71,7	64,9	53,4	51,6	47,4
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	64,4	57,5	59,2	68,0	61,2	50,2	47,3	41,0
Maximaal optredende geluidbelasting	68,1	61,2	63,0	71,7	64,9	53,4	51,6	47,4
Niveaoverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveaoverschil Deense norm	59,7	50,4	51,6	58,7	48,3	33,7	30,4	27,2
+2dB	61,7	52,4	53,6	60,7	50,3	35,7	32,4	29,2
-2dB	57,7	48,4	49,6	56,7	46,3	31,7	28,4	25,2
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0



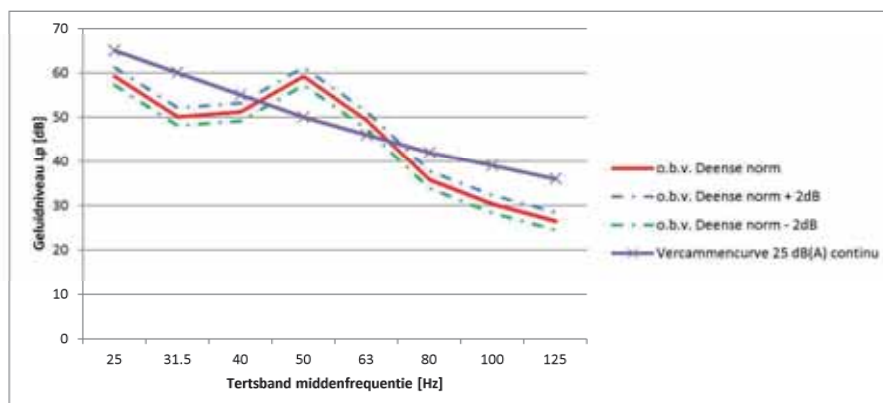
## Woning A2.30 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrequentie [Hz]							
	25	31.5	40	50	63	80	100	125
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	64,3	57,4	59,1	67,8	60,4	46,4	47,0	39,1
Maximaal optredende geluidbelasting	64,3	57,4	59,1	67,8	60,4	46,4	47,0	39,1
Niveaoverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveaoverschil Deense norm	55,9	46,6	47,7	54,8	43,8	26,7	25,8	18,9
+2dB	57,9	48,6	49,7	56,8	45,8	28,7	27,8	20,9
-2dB	53,9	44,6	45,7	52,8	41,8	24,7	23,8	16,9
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0



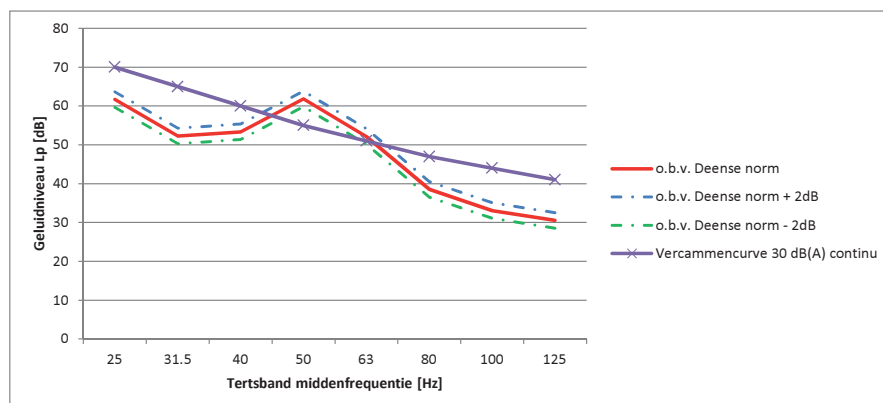
## Woning A3.38 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrequentie [Hz]							
	25	31.5	40	50	63	80	100	125
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	67,6	60,9	62,6	72,2	65,9	55,5	51,5	46,7
Maximaal optredende geluidbelasting	67,6	60,9	62,6	72,2	65,9	55,5	51,5	46,7
Niveaoverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveaoverschil Deense norm	59,2	50,1	51,2	59,2	49,3	35,8	30,3	26,5
+2dB	61,2	52,1	53,2	61,2	51,3	37,8	32,3	28,5
-2dB	57,2	48,1	49,2	57,2	47,3	33,8	28,3	24,5
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	11,2	5,3	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	7,2	1,3	0,0	0,0	0,0



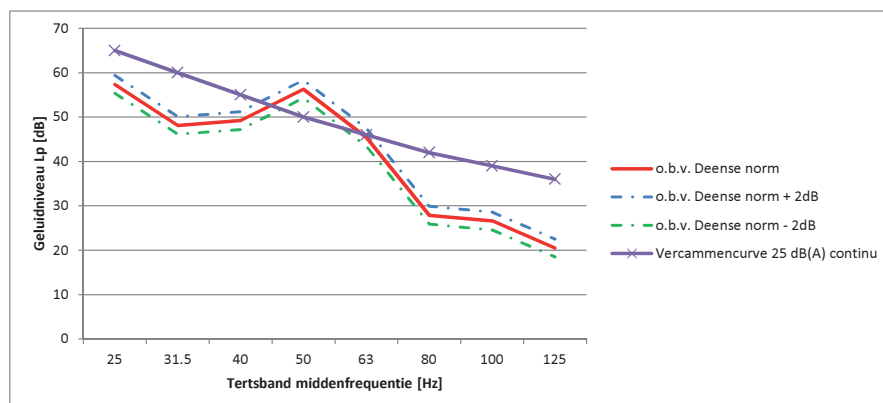
## Woning A3.41 (woonkamer)

	Tertstband middenfrequentie [Hz]							
	25	31.5	40	50	63	80	100	125
Geluidbelasting dak (avondperiode)	70,1	63,1	64,7	74,8	68,7	58,2	54,2	50,7
Geluidbelasting gevel zuidwest (avondperiode)	66,8	60,1	61,9	71,4	64,4	52,6	51,6	45,7
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	65,9	59,0	60,6	69,5	63,0	52,0	48,3	43,0
Maximaal optredende geluidbelasting	70,1	63,1	64,7	74,8	68,7	58,2	54,2	50,7
Niveaoverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveaoverschil Deense norm	61,7	52,3	53,3	61,8	52,1	38,5	33,0	30,5
+2dB	63,7	54,3	55,3	63,8	54,1	40,5	35,0	32,5
-2dB	59,7	50,3	51,3	59,8	50,1	36,5	31,0	28,5
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	8,8	3,1	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0



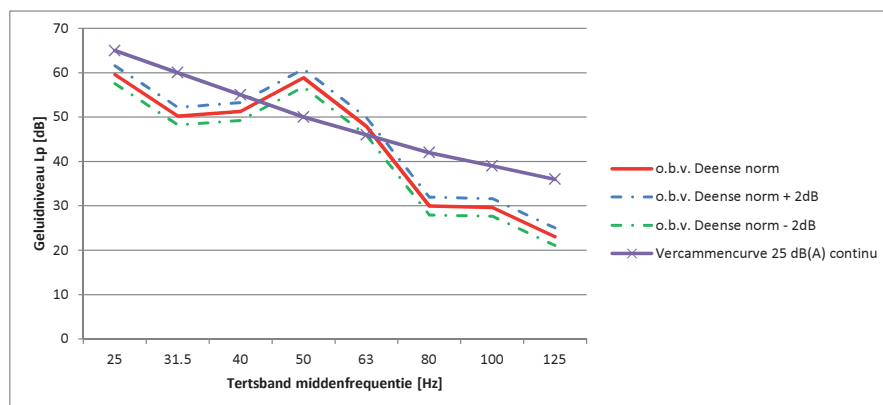
## Woning A3.41 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrequentie [Hz]							
	25	31.5	40	50	63	80	100	125
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	65,8	58,9	60,6	69,3	62,0	47,6	47,8	40,7
Maximaal optredende geluidbelasting	65,8	58,9	60,6	69,3	62,0	47,6	47,8	40,7
Niveaoverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveaoverschil Deense norm	57,4	48,1	49,2	56,3	45,4	27,9	26,6	20,5
+2dB	59,4	50,1	51,2	58,3	47,4	29,9	28,6	22,5
-2dB	55,4	46,1	47,2	54,3	43,4	25,9	24,6	18,5
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	8,3	1,4	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0



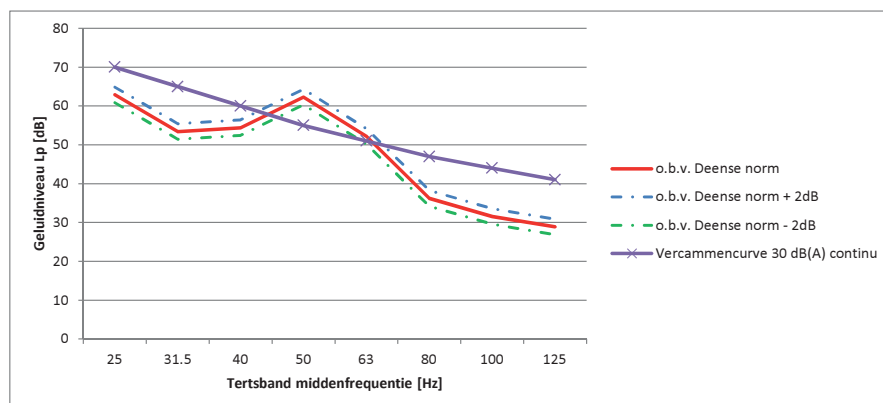
## Woning A5.57 (slaapkamer)

	Tertstband middenfrequentie [Hz]							
	25	31.5	40	50	63	80	100	125
Geluidbelasting gevel noordwest (nachtperiode)	65,4	58,8	60,5	68,4	60,8	47,5	48,2	39,8
Geluidbelasting gevel noordoost (nachtperiode)	68,0	61,0	62,7	71,8	64,5	49,6	50,8	43,2
Maximaal optredende geluidbelasting	68,0	61,0	62,7	71,8	64,5	49,6	50,8	43,2
Niveaoverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveaoverschil Deense norm	59,6	50,2	51,3	58,8	47,9	29,9	29,6	23,0
+2dB	61,6	52,2	53,3	60,8	49,9	31,9	31,6	25,0
-2dB	57,6	48,2	49,3	56,8	45,9	27,9	27,6	21,0
Vercammencurve 25 dB(A) continu	65	60	55	50	46	42	39	36
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	10,8	3,9	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0



## Woning A5.57 (woonkamer)

	Tertstband middenfrequentie [Hz]							
	25	31.5	40	50	63	80	100	125
Geluidbelasting dak (avondperiode)	71,3	64,2	65,8	75,3	68,8	55,9	52,7	49,1
Geluidbelasting gevel noordoost (avondperiode)	68,1	61,1	62,7	72,0	65,4	54,0	51,2	45,3
Maximaal optredende geluidbelasting	71,3	64,2	65,8	75,3	68,8	55,9	52,7	49,1
Niveaoverschil Deense norm	8,4	10,8	11,4	13	16,6	19,7	21,2	20,2
Geluidniveau in de woning								
obv niveaoverschil Deense norm	62,9	53,4	54,4	62,3	52,2	36,2	31,5	28,9
+2dB	64,9	55,4	56,4	64,3	54,2	38,2	33,5	30,9
-2dB	60,9	51,4	52,4	60,3	50,2	34,2	29,5	26,9
Vercammencurve 30 dB(A) continu	70	65	60	55	51	47	44	41
Maximale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	9,3	3,2	0,0	0,0	0,0
Minimale overschrijding Vercammencurve	0,0	0,0	0,0	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0





# Bijlage 5 Bedrijven en Milieuzonering

## Memo

Ter attentie van	KWP De heer C. Duchateau
Datum	13 juni 2013
Projectnummer	13.1025
Onderwerp	Bedrijven en milieuzonering Kanaalweg 59 te Utrecht

### Inleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens de locatie Kanaalweg 59 te Utrecht te herontwikkelen. Op de thans braakliggende locatie de volgende functies voorzien:

- 149 appartementen;
- 208 m<sup>2</sup> horecavoorziening;
- 170 parkeerplaatsen;
- jachthaven.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet binnen het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd kan worden, dient het vigerende bestemmingsplan partieel herzien te worden. Onderdeel hiervan is de onderbouwing dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Deze notitie voorziet hierin voor wat betreft het onderdeel 'bedrijven en milieuzonering' aan de onderbouwing in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

### Wettelijk kader

Bedrijven welke zijn gelegen in de nabijheid van het plangebied kunnen een beperking opleveren voor de (gewijzigde) invulling van dat gebied. Hiervan is sprake indien de invulling plaatsvindt met milieugevoelige functies, zoals woningen.

In de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering (2009)" zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheidt gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden.

Milieucategorie	Richtafstand tot rustige woonomgeving	Richtafstand tot gemengd gebied
1	10 m	0
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Afbeelding 1: Tabel milieucategorieën en bijbehorende richtafstanden

De opgenomen richtafstanden zijn geen normen, maar richtafstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot aan de dichtstbij gelegen gevel van de gevoelige functie.

#### Toetsing voorgenomen ontwikkeling

##### *Typering plangebied*

Het plangebied betreft een locatie welke omgeven is door bedrijvigheid, zowel inrichtingen als kantoorfuncties. Het plangebied kan dan ook aangemerkt worden als een gemengd gebied.

##### *Bedrijven in omgeving plangebied*

In de omgeving van het plangebied zijn meerdere bedrijven gevestigd welke van invloed kunnen zijn op het woon- en leefklimaat van de te realiseren woningen in het plangebied.

In onderstaande tabel staan deze bedrijven weergegeven. De nummering verwijst naar de nummers in de afbeelding.

Bedrijf/organisatie	Adres	Bedrijfsactiviteit
1. Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht	Overste den Oudenlaan 20	Remise stadsbussen
2. NUON Hulpwarmtecentrale	Kanaalweg 60a	Hulpwarmtecentrale (HWC)
3. Verschillende garagebedrijven	Kanaalweg 60	Autoschadeherstel en autoverkoop
4. Kantoorgebouwen (diverse ondernemingen)	Kon. Wilhelminalaan 3 t/m 9	Kantooractiviteiten

In onderstaande tabel staan deze bedrijven weergegeven, inclusief SBI-code, richtafstand tot een gemengd gebied en de daadwerkelijke afstand van de inrichting tot het plangebied. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd of de ligging van het plangebied tot de in de omgeving aanwezige bedrijvigheid een belemmering op kan leveren.

Bedrijf/organisatie	SBI-Code	Milieucat.	Richtafstand (meters) <sup>1</sup>	Relevant milieuaspect	Afstand tot grens plangebied (meters)
1. Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht	493	3.2	50	Geluid	40
2. NUON Hulpwarmtecentrale	35 E1	3.2	50	Geluid, gevaar en geur	0
3. Verschillende garagebedrijven	451, 452, 454	2	10	Geluid	80
5. Kantoorgebouwen (diverse ondernemingen)	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	1	0	Nvt	0



Uit de toetsing blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling mogelijk door twee bedrijven belemmerd worden, te weten de hulpwarmtecentrale van de Nuon en de remise van de bussen van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht. Een nadere analyse van deze twee inrichtingen is noodzakelijk.

<sup>1</sup> De in te tabel opgenomen richtafstanden betreffen de richtafstanden tot een gemengd gebied.

#### *Gemeentelijk Vervoersbedrijf Utrecht (GVU)*

Het voormalige Logistiek Complex van Defensie aan de Overste den Oudenlaan 20 is reeds jaren in gebruik als stalling voor de bussen van het GVU. Ondanks dat op deze locatie een herontwikkeling is voorzien, is het aannemelijk te veronderstellen dat het huidige gebruik nog enige jaren zal voortduren.

Van het gebruik ten behoeve van de GVU is in het kader van art. 8.19 Wm op 14 juni 2004 melding gemaakt bij de gemeente Utrecht. Tevens is naar aanleiding van deze activiteit door Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidsniveau's als gevolg van deze nieuwe bedrijfsactiviteiten. De grootste geluidsbron betreft met name het af en aanrijden van bussen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau  $L_{A,T}$  niet meer bedraagt dan 48 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de direct tegenover de hoofdepoort gelegen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Hier van uitgaande kan worden gesteld dat de activiteiten van de GVU binnen het Logistiek Complex, bij voortzetting van haar activiteiten, geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het plangebied.

#### *Hulpwarmtecentrale (HWC) Nuon*

Voor de HWC van de NUON zijn op basis van de VNG-publicatie de volgende milieuaspecten als relevant te beschouwen:

- Geur (richtafstand tot gemengd gebied: 10 meter)
- Geluid (richtafstand tot gemengd gebied: 50 meter)
- Gevaar (richtafstand tot gemengd gebied: 30 meter)

Aangezien het bedrijfsterrein van de HWC direct grenst aan het plangebied, heeft op deze punten nader onderzoek plaatsgevonden. Navolgend zijn de belangrijkste conclusies beschreven:

#### Geur

Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide ( $SO_2$ ), stikstofdioxide ( $NO_2$ ) en fijn stof ( $PM_{10}$ ). Derhalve is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005.

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de 'achtergrondconcentratie' valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van  $SO_2$  een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor  $NO_x$  geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van  $NO_x$  tevens gering zal zijn.

#### Geluid

De HWC is een zogenaamde 'grote lawaaimaker' als bedoeld in onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht. Op basis van een geluidsonderzoek uit 1988 is derhalve een geluidzone rondom de HWC vastgesteld. Deze geluidzone is geïmplementeerd in de milieuvergunning. De 50 dB(A) geluidcontour ligt ongeveer halverwege het plangebied, de 55 dB(A) contour ligt (binnen het plangebied) op circa 15 meter van de noordelijke grens van het terrein.

De voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai van 50 dB (A) wordt in het plangebied overschreden en voor een gedeelte van het plangebied wordt ook de maximaal te ontheffen waarde van 55 dB(A) overschreden. Aangezien hiervoor geen hogere waarden verleend kunnen worden, dienen enkele gevels doof (zonder te openen delen) uitgevoerd te worden. Voor andere gevels dienen hogere waarden verleend te worden. In het akoestisch onderzoek wordt hier nader op ingegaan.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat enerzijds een goed woon- en leefklimaat behaald kan worden en dat voldaan kan worden aan het gestelde in de Wet geluidhinder, en dat anderzijds de geluidruimte van de HWC gerespecteerd wordt.

#### Gevaar

Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Gelet hierop is er advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

Opgesteld door:



ing. J.W. (Jeroen) Hendriks  
Senior Adviseur Ruimte & Milieu

# Bijlage 6 Externe veiligheid



**Tebodin Netherlands B.V.**

Laan van Nieuw Oost-Indië 25 • 2593 BJ Den Haag

Postbus 16029 • 2500 BA Den Haag

Telefoon 070 348 09 11 • Fax 070 348 06 45

denhaag@tebodin.nl • www.tebodin.com

Opdrachtgever: **KWP Gebiedsontwikkelaars**

Project: **Nieuwbouw Kanaalweg 59, Utrecht**

Ordernummer: T41363.00

Documentnummer: 3412121

Revisie: A

Auteur: W.A. Hamer

Telefoon: 070 348 05 86

Telefax: 070 348 05 91

E-mail: w.hamer@tebodin.nl

Datum: 23 maart 2010

## **Brandveiligheidsrapport, externe veiligheid Nieuwbouw locatie Kanaalweg 59 te Utrecht**

A	23-03-2010	Verwerking commentaar bevoegd gezag	W. Hamer	C. Assmann
0	19-02-2010	Ter goedkeuring	W. Hamer	C. Assmann
Wijz.	Datum	Omschrijving	Opsteller	Gecontroleerd

© Copyright Tebodin

*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze ook zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever.*

	<b>Inhoudsopgave</b>	<b>Pagina</b>
	<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van het brandveiligheidsrapport	6
1.3	Kader van wet -, regelgeving en richtlijnen	6
1.4	Begrippen en afkortingen	7
1.5	Opzet rapport	8
1.6	Leeswijzer	8
<b>2</b>	<b>Beschrijving locatie</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Beschrijving inrichting</b>	<b>10</b>
3.1	Stoomketelgebouw	10
3.2	Opslagtanks	11
3.2.1	Beschrijving opslagtanks	11
3.2.2	Beschrijving leidingen	12
3.2.3	Stookolie	12
<b>4</b>	<b>Ontwikkelingsplan nieuwbouwlocatie</b>	<b>14</b>
4.1	Loftgebouw	15
4.2	Havengebouw	15
4.3	Toreengebouw	16
4.4	Materiaal specificatie	17
4.4.1	Brandeffecten algemeen	17
4.4.2	Brandeigenschappen beton	18
4.4.3	Brandeigenschappen isolatiemateriaal	18
4.4.4	Brandwerendheid baksteen	19
<b>5</b>	<b>Stralingsintensiteit</b>	<b>20</b>
5.1	Algemeen	20
5.2	Stofeigenschappen hexaan	21
5.3	Modellering	21
<b>6</b>	<b>Conclusie</b>	<b>25</b>
	<b>Bronvermelding</b>	<b>26</b>

## Samenvatting

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft namens Kondor Wessels Projecten een aanvraag ingediend voor het oprichten en in stand houden van bouwwerken en daaraan gekoppelde voorzieningen ten behoeve van woningbouw.

Om een bouwvergunning te kunnen verkrijgen moet volgens de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan worden gewijzigd of een projectbesluit worden genomen. Als de oude Wet op de ruimtelijke ordening echter nog van toepassing is op deze procedure, moet volgens artikel 19 van deze wet vrijstelling worden aangevraagd. Ongeacht welk van deze procedures van toepassing zijn wordt ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure dit document 'Brandveiligheid, externe veiligheid' als ondersteunend document aan het bevoegde gezag voorgelegd.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft een belanghebbende bezwaar aangetekend. Een van de bezwaren omvatte het aspect veiligheid en in het bijzonder brandveiligheid. Met dit rapport wordt inzicht gegeven in de effecten van eventuele brandrisico's en de maatregelen die de effecten van de eventuele brand kunnen beperken.

Het doel van dit document is:

- Betrokken partijen te voorzien van informatie die nodig is om een goede beoordeling te kunnen maken van de bijzondere risico's van het bedrijf.
- Te waarborgen dat brandrisico's gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau voor alle betrokken partijen.

De plansituatie is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.

Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.

De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehuipcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m<sup>3</sup>. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.

Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een warmtestralinggrenswaarde op naastgelegen bouwwerken van verschillende percelen van maximaal 15 kW/m<sup>2</sup>. De 15 kW/m<sup>2</sup> contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet.

Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

## **1 Inleiding**

### **1.1 Aanleiding**

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft namens Kondor Wessels Projecten een aanvraag ingediend voor het oprichten en in stand houden van bouwwerken en daaraan gekoppelde voorzieningen ten behoeve van woningbouw.

Om een bouwvergunning te kunnen verkrijgen moet volgens de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan worden gewijzigd of een projectbesluit worden genomen. Als de oude Wet op de ruimtelijke ordening echter nog van toepassing is op deze procedure, moet volgens artikel 19 van deze wet vrijstelling worden aangevraagd.

Ongeacht welk van deze procedures van toepassing zijn, wordt ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure dit document 'Brandveiligheid, externe veiligheid' als ondersteunend document aan het bevoegde gezag voorgelegd.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure heeft een belanghebbende bezwaar aangetekend. Eén van de bezwaren omvatte het aspect veiligheid en in het bijzonder brandveiligheid. Met dit rapport wordt inzicht gegeven in de effecten van eventuele brandrisico's en de maatregelen welke de effecten van de eventuele brand kunnen beperken.

Door het adviesbureau AVIV te Enschede is in 1<sup>e</sup> instantie een brandveiligheidsrapport opgesteld. De gemeente Utrecht heeft beoordeeld dat in het AVIV rapport onvoldoende naar voren is gebracht of wordt voldaan aan het afstandscriteria zoals deze zijn aangegeven door de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht heeft KWP Projectontwikkelaars verzocht de warmtestralingcontouren, welke eventueel bij een brand in een van de opslagtanks ontstaan, inzichtelijk te maken.

KWP Gebiedsontwikkelaars heeft Tebodin verzocht tot het inzichtelijk maken van de warmtestralingcontouren indien een van de opslagtanks in brand geraakt. Deze warmtestralingcontouren diende gebaseerd te zijn op het door Adviesbureau AVIV opgestelde brandveiligheidsrapport. Tebodin heeft KWP Gebiedsontwikkelaars gewezen op het feit dat de in het door AVIV opgestelde rapport dat een aantal uitgangspunten niet overeenkwamen met de huidige literatuur en de informatie zoals deze naar voren was gebracht in het bezwaarschrift van de belanghebbende.

De twee belangrijkste uitgangspunten in het AVIV rapport die geleid hebben tot het opnieuw opstellen van een brandveiligheidsrapport door Tebodin zijn:

1. De invloed van de zogenoemde 'surface emissive power' (SEP) waarde.
  - Adviesbureau AVIV heeft gekozen voor een berekening op basis van de SEP-waarde voor gasvormige koolwaterstoffen.
  - De gasvormige koolwaterstoffen zoals methaan, ethaan, propaan en butaan hebben een SEP-waarde van 140 kW/m<sup>2</sup>.

De SEP-waarde van vloeibare koolwaterstoffen, zoals bij de warmtehuilcentrale aanwezig, is in de literatuur bepaald op een waarde van 56,1 kW/m<sup>2</sup>.

2. In het bezwaarschrift van de belanghebbende wordt (lichte) stookolie genoemd terwijl in het AVIV rapport dieselolie als uitgangspunt is gehanteerd. Dieselolie is een lichtere kolomfractie dan (lichte) stookolie.

Aangezien de warmtestraling met stijgende afstand van de warmtebron kwadratisch afneemt is het essentieel een correcte SEP-waarde te hanteren zodat een reële weergave kan worden gegeven van de warmtestralingcontouren.

Voornamelijk op basis hiervan is door KWP Projectontwikkelaars besloten tot het opnieuw opstellen van een rapportage.

Dit document betreft een beschrijving van de te nemen maatregelen in het kader van brandveiligheid, die voor nieuwbouw vereist worden vanwege het Bouwbesluit 2003 en de gemeentelijke bouwverordening. Daarnaast beschrijft het document relevante bouwkundige en installatietechnische voorzieningen van de naastgelegen warmtehelpcentrale.

Het perceel bevindt zich aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

## **1.2 Doel van het brandveiligheidsrapport**

Het doel van het brandveiligheidsrapport is:

- De betrokken partijen te voorzien van informatie die nodig is om een goede beoordeling te kunnen maken van de bijzondere risico's van het bedrijf.
- Te waarborgen dat brandrisico's gereduceerd worden tot een aanvaardbaar niveau voor alle betrokken partijen.

## **1.3 Kader van wet -, regelgeving en richtlijnen**

Het brandveiligheidsrapport is getoetst aan de volgende wettelijke regelingen en pseudo-wetgeving (in volgorde van prioriteit);

- Europese regelgeving;
- Bouwbesluit 2003;
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI);
- Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) 29.

## 1.4 Begrippen en afkortingen

Gebruiksfunctie	gedeelten van één of meer bouwwerken op een perceel of standplaats, die dezelfde gebruiksbestemming hebben en die tezamen één gebruikseenheid vormen.
Brandcompartiment	gedeelte van één of meer bouwwerken, bestemd als maximaal uitbreidingsgebied van brand.
Technische ruimte	ruimte voor het plaatsen van de apparatuur, noodzakelijk voor het functioneren van een gebouw.
Gebruiksoppervlakte	gebruiksoppervlakte als bedoeld in NEN 2580.
Hoofddraagconstructie	hoofddraagconstructie als bedoeld in NEN 6702.
WTD	tijdsduur van de brandwerendheid met betrekking tot bezwijken in minuten.
WBDBO	weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag: weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag als bedoeld in NEN 6068.
Lichte industriefunctie	industriefunctie waarin activiteiten plaats vinden, waarbij het verblijven van mensen een ondergeschikte rol speelt.
Woongebouw	gebouw of gedeelte van een gebouw, waarin twee of meer woonfuncties liggen, die zijn aangewezen op een of meer gemeenschappelijke verkeersroutes.
Bezettingsgraad	aantal m <sup>2</sup> gebruiksoppervlakte per persoon.
Bezettingsgraadklasse	klasse die de bezettingsgraad van een gebruiksoppervlakte en de bezettingsgraad van een vloeroppervlakte aan verblijfsgebied aangeeft in overeenstemming met Tabel 1.

**Tabel 1: bezettingsgraad**

klasse	bezettingsgraad	
	in m <sup>2</sup> gebruiksoppervlakte per persoon	in m <sup>2</sup> vloeroppervlakte aan verblijfsgebied per persoon
B1	> 0,8 - <= 2	> 0,5 - <= 1,3
B2	> 2 - <= 5	> 1,3 - <= 3,3
B3	> 5 - <= 12	> 3,3 - <= 8
B4	> 12 - <= 30	> 8 - <= 20
B5	> 30	> 20

Permanente vuurbelasting	Bijdrage tot de vuurbelasting van de materialen die deel uitmaken van de bouwdelen.
Blikseminstallatie	Een installatie als bedoeld in NEN 1014.

## **1.5 Opzet rapport**

In dit rapport wordt het algemene referentiekader ten behoeve van de brandveiligheid beschreven. Voorts worden uitgangspunten vastgelegd die de basis vormen voor de nadere invulling van de genomen brandveiligheidsmaatregelen.

Aan de hand van de milieuregelgeving en bouwregelgeving zijn criteria vastgesteld waar aan de bouwwerken minimaal dienen te voldoen. Deze criteria zijn vastgelegd in de vigerende milieu- en bouwvergunningen. Tevens geeft dit rapport aan welke bouwkundige en installatietechnische voorzieningen getroffen zijn ten behoeve van de brandveiligheid. Deze omvatten onder meer de toekomstige externe brandcompartimentering van de woongebouwen.

## **1.6 Leeswijzer**

Het document is zo opgesteld dat de brandveiligheidsaspecten betreffende de externe veiligheid van de warmtehuilcentrale van binnen naar buiten worden beschouwd. Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van het terrein met daarbij een beschrijving van de aanrijroutes voor de hulpdiensten en waar mogelijk de primaire waterwinning plaatsvindt.

Hoofdstuk 3 beschrijft de bouwkundige aspecten van het ketelgebouw en de naastgelegen opslaginstallatie met de leidingen. Paragraaf 3.4 geeft de fysische eigenschappen van het opgeslagen product.

Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de toekomstige gebouwen, die zich beperkt tot de gevel die naar de opslagtanks is gericht.

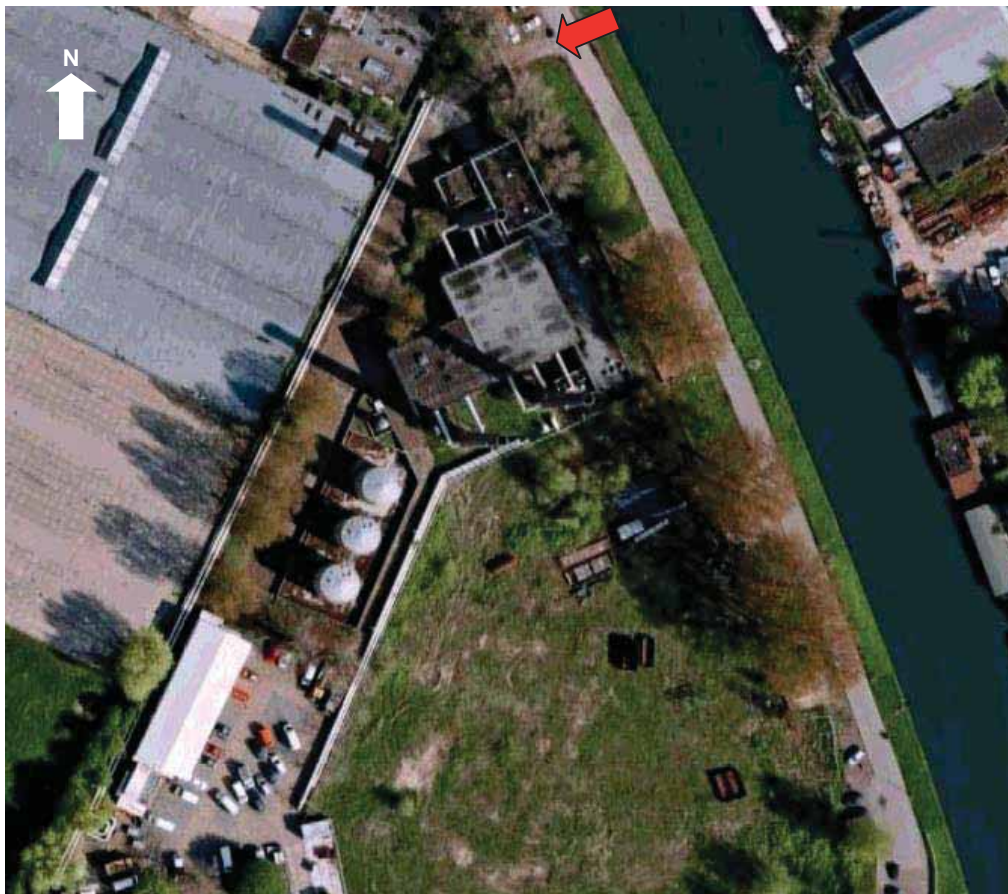
Hoofdstuk 5 geeft een weergave van de warmtestraling en vlamhoogte die mogelijk bij een brand kan voorkomen.

## 2 Beschrijving locatie

De nieuwbouwlocatie is gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

De nieuwbouwlocatie en de naastgelegen warmtehelpcentrale kunnen beide bereikt worden via de Kanaalweg. De Kanaalweg is de primaire ontsluitingsroute waarover de hulpdiensten kunnen aanrijden. De tweede ontsluitingsroute loopt via de Koningin Wilhelminalaan, die overgaat in de Kanaalweg.

De locatie heeft een ondergrondse brandkraan binnen een straal van 40 meter, gerekend vanaf de terreintoegang (brandweeringang), met een capaciteit van minimaal 60 m<sup>3</sup>/uur.



Figuur 1: terreinoverzicht



Naastgelegen objecten zijn zodanig vrij gelegen en voorzien van niet-brandbare dakbedekkingen dat geen gevaar bestaat voor brandoverslag.

### 3 Beschrijving inrichting

In dit hoofdstuk worden de bouwkundige en installatietechnische voorzieningen van de inrichting beschreven. Deze voorzieningen zijn conform de milieu- en bouwvergunning en zullen worden getoetst aan de huidige milieu- en bouwregelgeving.

Op de inrichting zijn twee typen van bouwwerken te onderscheiden, namelijk;

- ⇒ bouwwerken;
- ⇒ bouwwerken 'geen gebouw zijnde'.

Bouwwerken 'geen gebouw zijnde' dienen te voldoen aan de definitie zoals gegeven door de Woningwet, artikel 1 lid 1c: *'elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt'*.

De bouwwerken op het terrein die een gebouw vormen, zijn in overeenstemming met het Bouwbesluit 2003 ingedeeld in de gebruiksfunctie 'lichte industriefunctie' (zonder verblijfsgebied).

In het gebouw, hierna te noemen stoomketelgebouw, staan 8 stoomketels (warmtehelpcentrale) opgesteld. De stoomketels worden gestookt met stookolie (vlampunt > 90°C). De stookolie wordt opgeslagen in drie opslagtanks.

Het stoomketelgebouw ligt circa 12 meter van de inrichtingsgrens aan de straatzijde (Kanaalweg) van het terrein en circa 11 meter van de dichtstbijzijnde opslagtank.

De opslagtanks staan zuidwestelijk van het stoomketelgebouw in een lijn evenwijdig aan - en op circa 8 meter van - de westelijke inrichtingsgrens. De 1<sup>o</sup> opslagtank (gerekend vanaf het stoomketelgebouw) ligt circa 23 meter van de oostelijke inrichtingsgrens. Aan de oostelijke inrichtingsgrens staat een gebouw met een industriefunctie. Ten zuiden van de 3<sup>o</sup> opslagtank (geteld vanaf het stoomketelgebouw) staat op een afstand van circa 16 meter nog een gebouw met een industriefunctie.

De warmtehelpcentrale levert alleen in geval van een piek in de warmtevraag aan het stadsverwarmingsnet.

#### 3.1 Stoomketelgebouw

In het bestaande stoomketelgebouw staan acht stoomketels met toebehoren. De gebruiksfunctie wordt gedefinieerd als 'lichte industriefunctie' (zonder verblijfsgebied) met bezettingsgraad B5 en met een totaal gebruiksoppervlak van minder dan 1.000 m<sup>2</sup>. Vanzelfsprekend zijn er ruimten met een 'overige functie' aanwezig zoals toilet/sanitaire ruimten en technische ruimten.

Het pand is conform het Bouwbesluit 2003 (nieuwbouwniveau), en gemeentelijke bouwverordening voorzien van het vereiste brandpreventieve voorzieningen, zoals blusmiddelen.

## 3.2 Opslagtanks

### 3.2.1 Beschrijving opslagtanks

De opslagtanks voldoen aan de toenmalige vigerende voorschriften zoals de CPR-92 (vloeibare aardolieproducten, bovengrondse opslag kleine installatie (< 80.000 m<sup>3</sup>)), die voorschriften tegenwoordig zijn samen gebracht in de Eurocode EN 1993-4-2 (opslagtanks) en PGS 29. De opslagtanks zijn geplaatst in een tankput van 770 m<sup>2</sup> met een toereikende omwalling.

De 3 opslagtanks hebben elk een diameter van 8 m, een hoogte van circa 10 m en een opslagcapaciteit van circa 500 m<sup>3</sup>. De totale wandoppervlakte bedraagt circa 251 m<sup>2</sup>. Het oppervlak van de tankbodem is circa 50 m<sup>2</sup>.

$$\pi = 3.14$$

$$d = 8$$

$$h = 10$$

$$\pi * d * h \equiv \text{oppervlak}$$

$$3.14 * 8 * 10 \approx 251 \text{ m}^2$$

#### Formule 1: berekening wandoppervlak

$$0.25 * \pi * d^2 \equiv \text{oppervlak}$$

$$0.25 * 3.14 * 8^2 \approx 50 \text{ m}^2$$

#### Formule 2: berekening bodemoppervlak

De opslagtanks zijn vervaardigd van koolstofstaal conform de toen geldende regelgeving zoals ASMI en aangevuld met NFPA codes en EEMUA guidelines. Alle opslagtanks zijn van het type 'cone roof' vast dak en geheel voorzien van een thermische isolatielaag van circa 50 mm op basis van mineraal product, waarbij aan de buitenzijde een aluminium beplating is aangebracht.

In de tankwand zijn doorvoeringen gerealiseerd ten behoeve voor toe- en afvoerleidingen. Op het tankdak zijn mangaten en openingen aanwezig ten behoeve van ventilatie en meetapparatuur. De tanks zijn uitgevoerd met een hoogniveau-alarmering, die ter plaatse en in de controlekamer alarm geeft voordat het hoogste toelaatbare vloeistofniveau in de tank wordt bereikt.

Alle opslagtanks met bijbehorende installatieonderdelen zijn voorzien van bliksem- en overspanningsbeveiliging en in overeenstemming met de NEN 1014. De bliksem- en overspanningsbeveiliginginstallatie wordt periodiek geïnspecteerd en gecertificeerd.

De tanks zijn voorzien van tankverwarming, zogenoemde 'heat tracing' of soortgelijke voorzieningen ten behoeve van het behouden van de juiste viscositeit voor het verpompen van het opgeslagen product.

### 3.2.2 Beschrijving leidingen

Vanuit het lospunt van de tankwagens gaan geïsoleerde vulleidingen naar de opslagtanks. Vanuit de opslagtanks wordt de stookolie naar de stoomketels in het stoomketelgebouw gevoerd.

De leidingen zijn uitwendig voorzien van minerale isolatie en bekleed met aluminium beplating en zijn uitgerust met warmtespiralen 'heat tracing' of vergelijkbare voorzieningen, omdat koude stookolie niet verpompbaar is.

Alle leidingen met bijbehorende installatieonderdelen zijn voorzien van bliksem- en overspanningsbeveiliging en in overeenstemming met de NEN 1014. De bliksem- en overspanningsbeveiliginginstallatie wordt periodiek geïnspecteerd en gecertificeerd.

### 3.2.3 Stookolie

De gebruikte brandstof is een mengsel van koolwaterstoffen met een kookpunt traject van 350°C tot en met 650°C met een relatief lage dampspanning (0,1 mbar bij 20 °C) (water = 23 mbar bij 20 °C). Dergelijke mengsels worden gebruikt voor commerciële en industriële verbranders en worden gerangschikt onder de noemer stookoliën.

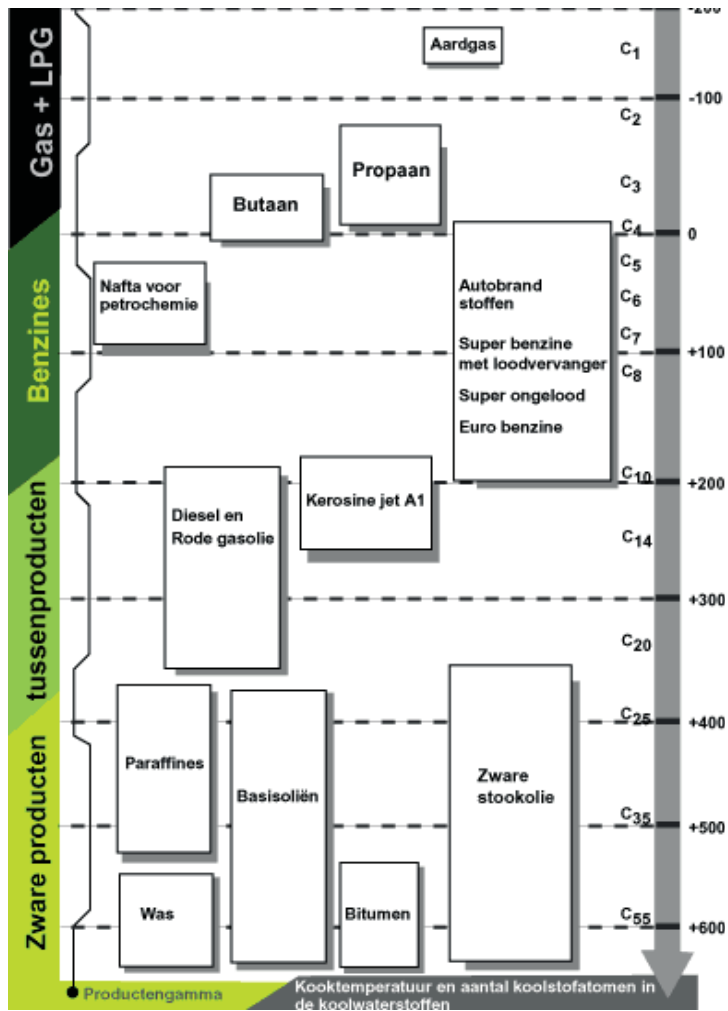
Stookolie heeft vanwege de lange koolstofketens, lengte van C<sub>20</sub> tot C<sub>50</sub> een vlammpunt van circa 90 °C en is onder normale atmosferische temperaturen zo viskeus (stroperig) dat deze langzaam vloeit. Doordat deze viskeuze brandstof gedurende vorstperioden beschikbaar dient te zijn wordt de vloeistof continu op een minimale bedrijfstemperatuur gehouden, zodat de vloeistof goed vloeibaar is en kan worden verpompt naar de stoomketels.

Aangezien dergelijke koolwaterstofmengsels een vlammpunt hebben van minder dan 100°C worden deze als brandbaar geclassificeerd.

Stookolie is niet mengbaar met water en zal op water (dichtheid ≈ 0,95 gr/ml) een viskeuze drijf laag vormen.

Aangezien de moleculaire verhouding koolstof – waterstof in de ratio 3 – 1 gepasseerd is, zal in geval van brand een sterke roetvorming plaatsvinden. De vrijkomende warmtestraling (heat flux) zal bepaald worden door de surface emissive power (SEP) waarde. Deze SEP waarde is voor de vloeibare koolwaterstoffen bepaald op 56,1 kW/m<sup>2</sup> (ø = 10 meter) en als 'Smokey' getypeerd.

Door de sterke roetvorming zal warmtestraling niet toenemen of zelfs beperkt afnemen wanneer een plasbrand een diameter heeft groter dan 3 meter. De afbrandwaarde van stookolie is circa 0,035 kg/(m<sup>2</sup>.s).



Figuur 1: kooktraject koolwaterstoffen

#### 4 Ontwikkelingsplan nieuwbouwlocatie

Het ontwikkelingsplan omvat de bouw van drie woongebouwen waarin 162 wooneenheden worden voorzien. De woongebouwen zijn gelegen rond een binnenhaven, die in verbinding staat met het Merwedekanaal.

De woongebouwen zijn verschillend van hoogte:

1. het 'Loftgebouw';
2. het 'Havengebouw';
3. het 'Torenggebouw'.

Het Loftgebouw staat direct aan de perceelsgrens op een afstand van circa 5 meter van de tankput. De afstand van het Loftgebouw en de dichtstbijzijnde opslagtank, 1<sup>e</sup> opslagtank gerekend vanaf het stoomketelgebouw, is 8 meter.

Tussen het Loftgebouw en het Havengebouw is een openbare oost-west wegverbinding voorzien.

Eén van de hoekgevels van het Torenggebouw staat op de perceelsgrens. De afstand van het punt waar de hoekgevel de perceelsgrens raakt tot de tankput is groter dan 5 meter; de afstand tot de dichtstbijzijnde opslagtank is circa 12 meter en tot de volgende opslagtank ca 16 meter.



## 4.1 Loftgebouw

Het Loftgebouw heeft vijf bouwlagen. De gevel tegenover én in het zichtveld van de opslagtanks heeft een breedte van 19 meter en een totale hoogte van circa 20 meter.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 7 meter (het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 17 meter, ten opzichte van het maaiveld) hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddragconstructie van 90 minuten. De WBDBO van de brandwerende en rookwerende scheiding van de gevel moet minimaal 60 minuten zijn.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen en wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

**Tabel 2: toegepaste materialen**

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
<b>Gevel beplating</b>				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m <sup>3</sup> 80mm	Steenwol	60 minuten	
<b>Totaal</b>			<b>&gt;350 minuten</b>	
<b>Dakbeplating</b>				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m <sup>3</sup> 80mm	Steenwol	60 minuten	
<b>Totaal</b>			<b>&gt; 180 minuten</b>	

Conclusie: zoals blijkt uit tabel 2 wordt voor het Loftgebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

## 4.2 Havengebouw

Het Havengebouw heeft zes bouwlagen. De gevels in het zichtveld van de opslagtanks staan zo ver van de tanks, dat warmtestraling van een brandende opslagtank geen kritische stralingsintensiteit<sup>1</sup> geeft op de gevels.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 7 meter (het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 21 meter, ten opzichte van het maaiveld) hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofddragconstructie van 90 minuten. De WBDBO van de brandwerende en rookwerende scheiding van de gevel moet minimaal 60 minuten zijn.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen en wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

<sup>1</sup> Zie paragraaf 4.4

**Tabel 3: toegepaste materialen**

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
<b>Gevel beplating</b>				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m <sup>3</sup> 80mm	Steenwol	60 minuten	
<b>Totaal</b>			<b>&gt;350 minuten</b>	
<b>Dakbeplating</b>				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m <sup>3</sup> 80mm	Steenwol	60 minuten	
<b>Totaal</b>			<b>&gt; 180 minuten</b>	

Conclusie: zoals blijkt uit Tabel 3 wordt voor het Havengebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

### 4.3 Toreengebouw

Het Toreengebouw heeft 11 bouwlagen. De gevel tegenover én in het zichtveld van de opslagtanks heeft een breedte van 18 meter en een totale hoogte van circa 40 meter.

Woongebouwen waarvan het hoogste verblijfsgebied hoger ligt dan 13 meter, het hoogste verblijfsgebied is bepaald op circa 37 meter, ten opzichte van het maaiveld, hebben volgens het Bouwbesluit 2003 een WTB-eis ten opzichte van de hoofd draagconstructie van 120 minuten.

De gevel wordt uitgevoerd zonder gevelopeningen. De gevel wordt opgebouwd uit de volgende materialen.

**Tabel 4: toegepaste materialen**

	Dikte	Materiaal	WBDBO	Opmerkingen
<b>Gevel beplating</b>				
Binnenblad	200mm	Beton	> 200 minuten	
Buitenblad	100mm	Baksteen	90 minuten	
Gevelisolatie	100 kg/m <sup>3</sup> 80mm	Steenwol	60 minuten	
<b>Totaal</b>			<b>&gt;350 minuten</b>	
<b>Dakbeplating</b>				
Dakbeplating	150mm	Gasbeton	>120 minuten	
Dakisolatie	100 kg/m <sup>3</sup> 80mm	Steenwol	60 minuten	
<b>Totaal</b>			<b>&gt; 180 minuten</b>	

Conclusie: zoals blijkt uit Tabel 4 wordt voor het Toreengebouw ruimschoots voldaan aan de minimale WBDBO van 60 minuten.

## 4.4 Materiaal specificatie

### 4.4.1 Brandeffecten algemeen

Bij het berekenen van materiële schade door warmtestraling wordt onderscheid gemaakt tussen twee niveaus:

- Schadeniveau 1: het in brand geraken van aan de warmtestraling blootgestelde oppervlakken, dan wel het breken of het bezwijken van constructieonderdelen.
- Schadeniveau 2: het optreden van schade zoals ernstige verkleuring van het materiaaloppervlak, afbladderen van de verf en/of het belangrijk vervormen van constructieonderdelen.

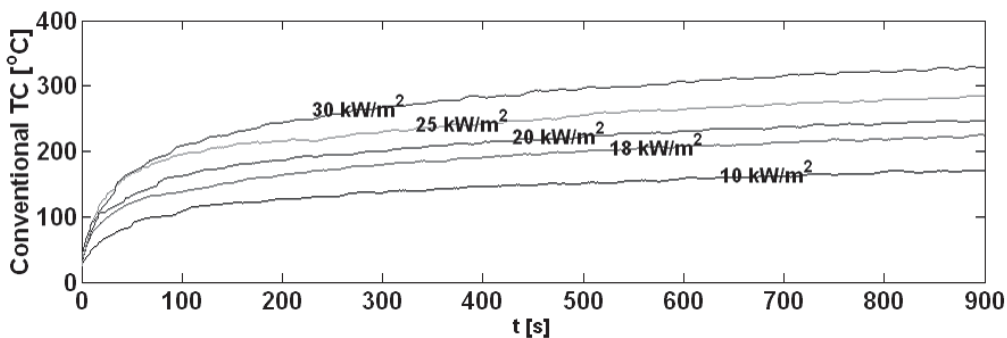
Hiertoe is het begrip 'kritische stralingsintensiteit' geïntroduceerd, waaronder die stralingsintensiteit wordt verstaan die bij langdurige expositie nog juist schade oplevert. In Tabel 5 wordt de kritische stralingsintensiteit gegeven voor verschillende bouwmaterialen conform PGS 1 deel B, Effecten van brand op constructies.

**Tabel 5: kritische stralingsintensiteit (kW/m<sup>2</sup>)**

Materiaal	Schadeniveau 1	Schadeniveau 2
Hout	15	2
Kunststof	15	2
Glas	4	-
Staal	100	25

Voor het inzichtelijke maken van de relatie kW/m<sup>2</sup> en de daarbij behorende temperatuur indicatie in °C geeft onderstaand Figuur 2 een weergave.

**Figuur 2: weergave kW/m<sup>2</sup> <-> temperatuur**



Onbrandbare en hittebestendige materialen zoals metselwerk blijven buiten beschouwing. Dit geldt ook voor gewapend beton en bekleed staal omdat hierbij warmtestraling slechts in extreme situaties problemen oplevert, bijvoorbeeld als het beschouwde object zich in of direct naast de brand bevindt. Bovendien zal de straling waarbij schade optreedt in zeer belangrijke mate afhangen van de toegepaste betondekking respectievelijk bekledingsdikte, waardoor een globale beschouwing vrijwel onmogelijk wordt.

#### 4.4.2 Brandeigenschappen beton

Door het gebruik van beton met daarvoor geplaatst een mineraal isolatiemateriaal zal het toegepaste bouw materiaal niet of nauwelijks worden blootgesteld aan hoge temperaturen na verloop van tijd. Wordt beton voor zeer lange tijd blootgesteld aan een hoge thermische belasting, dan nemen de mechanische eigenschappen van beton af. De snelheid waarmee dit gebeurt, is afhankelijk van de thermische isolatie en de eigenschappen van beton zoals warmtegeleiding en warmtecapaciteit.

De brandwerendheid van het toegepaste beton waarbij wanden of vloeren een scheidende functie hebben, is weergegeven in onderstaande Tabel 6. Hierin is de relatie tussen de minimale dikte en brandwerendheid weergegeven. Conform de NEN 6071 (Rekenkundige bepaling van de brandwerendheid van bouwdelen. Betonconstructies) wordt bij betonconstructies met een dikte van meer dan 120 mm een WBDBO bereikt van minimaal 120 minuten.

**Tabel 6: minimumdikte van wanden en brandwerendheid met betrekking tot de scheidende functie**

Minimale plaatdikte (mm)	60	80	100	120
Brandwerendheid (min)	30	60	90	120

#### 4.4.3 Brandeigenschappen isolatiemateriaal

Tussen de 2 gevelbladen wordt een thermisch isolatiepakket opgebouwd van minimaal 80 mm dikte bij een massa van 100 kg/m<sup>3</sup>. De structuur van het thermische isolatiemateriaal blijft boven 1.000 °C intact en zal het achterliggende binnenblad (beton) voor langere tijd beschermen. Zie Tabel 7.

**Tabel 7: brandwerendheid isolatiemateriaal**

brandwerendheid (scheidende functie)	minimum dikte kernvulling [mm]		
	steenwol 60 kg/m <sup>3</sup>	100 kg/m <sup>3</sup>	PUR of PIR <sup>1</sup>
20 min.	30	25	80
30 min.	50	40	180
60 min.		80	

Bron: SBR reeks Brandveiligheid: Ontwerpen en Toetsen, deel D Bouwdeel- en materiaal gedrag

#### 4.4.4 Brandwerendheid baksteen

De buitengevels (buitenblad) zullen worden opgetrokken uit baksteen met een minimale dikte van 100 mm

Voor het bepalen van de brandwerendheid van bakstenen wanden wordt gebruik gemaakt van de formule, welke is afgeleid van de kalkzandsteen, en welke formule wordt toegepast door de baksteenindustrie (zie Brandwerendheid van baksteenmetselwerk, infoblad 5) voor steenachtige wanden. De formule geldt voor niet-dragende wanden.

De formule luidt:  $B = 0,9 * d^2 * 10^{-2}$

$$B = 0,9 * 100^2 * 10^{-2} = 90$$

B is de minimale brandwerendheid in minuten.

d is de wanddikte in mm.

**Formule 3: brandwerendheid van baksteen wanden**

## 5 Stralingsintensiteit

### 5.1 Algemeen

De huidige PGS-29 stelt in artikel 181:

Citaat:

Voor de overige onderdelen van de tankinstallaties geldt het volgende:

– installaties / objecten / dragende constructies die kunnen worden aangestraald met een hogere warmtebelasting dan  $10 \text{ kW/m}^2$  en waarbij ten gevolge van de hittestraling falen of uitbreiding van de ontstane brand kan ontstaan, moeten worden beschermd tegen te grote warmtebelasting;

Einde Citaat.

Daarnaast wordt in bijlage D, bladzijde 86/86 van de PGS-29 een afstandsbepaling gegeven waarbij aangegeven wordt welke afstand aangehouden dient te worden naar gebouwen en/of installaties welke tot het terrein van de inrichting behoren.

**Figuur 3: afstandbepaling opslagtanks <-> bouwwerken**

Betrokken installatieonderdelen		Aanbevolen afstanden
1	Tussen tanks met een diameter van maximaal 10 m of een hoogte van maximaal 14 m	In overeenstemming met de voorwaarden van constructie en in werking houden
2	Tussen tanks met een diameter van meer dan 10 m of een hoogte van meer dan 14 m	De afstand moet de kleinste zijn van: 1) de helft van de diameter van de grootste tank, 2) de diameter van de kleinste tank, 3) 15 m, maar in geen geval kleiner dan 10 m
3	Tussen een tank en een vulpunt, vul of een gebouw	15 m, maar in overeenstemming met het bevoegd gezag, mogen bij kleine verticale of horizontale cilindrische tanks de afstanden worden verkleind tot niet minder dan 6 m.
4	Tussen een tank en de terreingrens van het depot, een niet-gevaarlijk gebied of een stationaire ontstekingsbron	15 m, maar in overeenstemming met het bevoegd gezag, mogen bij kleine verticale of horizontale cilindrische tanks de afstanden worden verkleind tot niet minder dan 6 m.

Essentieel is de warmtestraling (heat flux) welke gedurende een brand wordt uitgezonden naar de omgeving.

Daarna is het mogelijk op grond van modellering de warmtestralingcontouren vast te stellen welke de afstand in meters weergeven vanaf de rand van de opslagtank.

Indien de opgeslagen stookolie zou ontsteken (vlampunt  $> 90^\circ\text{C}$ ) en vervolgens de brand zou onderhouden, zal de bronstraling (SEP waarde)  $56,1 \text{ kW/m}^2$  ( $\varnothing = 10$  meter) zijn.

Aangezien in de beschikbare literatuur stookolie niet is beschreven, is als referentie product 'hexaan' gemodelleerd als een tankbrand.

## 5.2 Stofeigenschappen hexaan

n-Hexaan wordt wereldwijd toegepast als referentieproduct bij testen waarbij beoordeeld dient te worden wat de gedragingen zijn waarbij vloeibare koolwaterstof zijn betrokken.

Hexaan (C<sub>6</sub>H<sub>14</sub>) bestaat uit een lineaire koolwaterstofketen en wordt gerangschikt onder de alkanen.

De brandbare vloeistof is geklasseerd als klasse-1 (vlampunt -22°C) met een zelfontbrandingstemperatuur van 223 °C. De vloeistof is niet water mengbaar en zal op water drijven met een relatieve dichtheid van 0,65 (water =1).

De uitdampende gassen zijn marginaal zwaarder (=1,15) dan de omgevingslucht (=1). Bij een dampspanning (160 mbar bij 20 °C) (ter vergelijking: water = 23 mbar bij 20 °C) wordt de onderste explosiegrens bereikt (LEL = 1,1%vol, UEL = 7,5%vol). Bij uitdamping is een vrije gaswolkverbranding dan wel deflagratie in een (semi) omsloten ruimte mogelijk.

Hexaan zal net als andere vloeibare koolwaterstoffen als 'Smokey' verbranden waardoor een vlamtemperatuur van circa 800 -1.000 °C zal worden bereikt; echter, door het feit dat roet (SEP waarde = 56,1 kW/m<sup>2</sup> bij een plasdiameter van 10 meter) wordt gevormd zal de stralingsenergie naar de omgeving verminderen door afscherming van de roetdeeltjes.

## 5.3 Modelling

Voor de modellering wordt het softwarepakket Phast professional<sup>®</sup> met de daarbij behorende DNV Software, Property Database Document (Phast professional<sup>®</sup>).

Op grond van de invoerparameters zoals hieronder vermeld zijn de volgende waarden uitgekomen:

- brandstof gerelateerd:
  - product Hexaan;
  - SEP – waarde 56,1 kW/m<sup>2</sup>;
  - plasoppervlakte 50 m<sup>2</sup>.
- weeromstandigheden:
  - atmosferische stabiliteit: Pascal klasse;
    - o 1,5/F stabiel, bewolkt, windsnelheid 1,5 m/sec;
    - o 5/D neutraal, licht bewolkt, windsnelheid 5 m/sec.
  - temperatuur 20 °C;
  - druk standaard.



Figuur 4: atmosferische stabiliteit: Pascal klasse 1,5/F

Geel = 15 kW/m<sup>2</sup> = circa 3 meter  
Rood = 10 kW/m<sup>2</sup> = circa 6 meter  
Oranje = 3 kW/m<sup>2</sup> = circa 21 meter  
Groen = 1 kW/m<sup>2</sup> = circa 36 meter

Conclusie: Uit Figuur 4 blijkt dat de stralingscontouren van 15 kW/m<sup>2</sup> de terreingrens van de warmtehelpcentrale niet overschrijdt.



Figuur 5: atmosferische stabiliteit: Pascal klasse 5/D

Geel = 15 kW/m<sup>2</sup> = circa 6 meter  
Rood = 10 kW/m<sup>2</sup> = circa 10 meter  
Oranje = 3 kW/m<sup>2</sup> = circa 25 meter  
Groen = 1 kW/m<sup>2</sup> = circa 39 meter

Conclusie: Uit Figuur 5 blijkt dat de stralingscontour van 15 kW/m<sup>2</sup> de terreingrens van de warmtehelpcentrale niet overschrijdt.

#### Vlamhoogte bepaling

Voor het bepalen van de vlamhoogte kan de 'Methode van Thomas' worden toegepast. Uit de onderstaande formule, welke is gebaseerd op de 'Methode van Thomas', kunnen de volgende waarden worden ingevuld.

$$H_f = 42 * D * (m' / r_a * \sqrt{(g * D)}) * 0,61$$

$H_f$  = vlamhoogte in meters

$m'$  = afbrandwaarde (stookolie 0,035 kg/(m<sup>2</sup>.s))

$r_a$  = ambient air density 1,18 kg/m<sup>3</sup> (vaste waarde)

$D$  = plasdiameter in meters (tankdiameter 8 meter)

$g$  = gravitational acceleration 9,81 m/s<sup>2</sup> (vaste waarde)

$$H_f = 42 * 8 * (0,035 / 1,18 * \sqrt{(9,81 * 8)}) * 0,61 = 10,35$$

#### **Formule 4: methode van Thomas**

Uit Formule 4 volgt dat de stabiele vlamhoogte circa 10 meter zal zijn. Bij toenemende windsnelheden zullen de vlammen afvlakken en afnemen in vlamlengte (=vlamhoogte). De reden voor het afvlakken en afnemen van de vlammen is vindt zijn oorzaak dat de verbrandende gassen door de windsnelheid sneller worden opgemengd en meer zijwaarts worden gebogen door de door de intredende lucht.

Conclusie: Op basis van de berekende vlamlengte (=vlamhoogte) en rekening houdend met de afbuiging van de vlammen bij toenemende windsnelheden wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen.

## 6 Conclusie

De plansituatie is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.

Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.

De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehelpcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m<sup>3</sup>. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.

Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m<sup>2</sup>. De 15 kW/m<sup>2</sup> contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet.

Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

## Bronvermelding

- Europese NEN-EN normen.
- Ministerie van VROM.
  - PGS 1 - deel 1B, Effecten van brand op constructies.
  - PGS 29 richtlijn voor bovengrondse opslag van brandbare vloeistoffen in verticale cilindrische tanks.
- AMvB Bouwbesluit 2003.
- SBR reeks Brandveiligheid: Ontwerpen en Toetsen, Deel D Bouwdeel en materiaal gedrag.
- Koninklijk Verbond van Nederlandse Baksteenfabrikanten.
  - Brandwerendheid van baksteenmetselwerk, infoblad 5.
- DNV Software, Property Database Document (Phast professional ®).
- SFPE Handbook of Fire Protection Engineering, 2nd Edition, 1995.
- Nathasak Boonmee / Professor James G. Quintiere , University of Maryland, Department of Fire Protection Engineering
  - Theoretical and Experimental Study of Autoignition of Wood 2004
- Thomas Steinhaus.
  - BRE Centre for Fire Safety Engineering, University of Edinburgh, Large-Scale Pool Fires.
- US Coastguard, Chemical Hazards Response Information System (CHRIS).
- Frank P Lees, Loss Prevention in the Process Industries (Second edition).
- Google Earth Pro (overzicht situaties).



# Bijlage 7 Luchtkwaliteit

## Memo

Ter attentie van	KWP De heer C. Duchateau
Datum	13 juni 2013
Projectnummer	13.1025
Onderwerp	Luchtkwaliteit Kanaalweg 59 te Utrecht

### Inleiding

Kondor Wessels Projecten (KWP) is voornemens de locatie Kanaalweg 59 te Utrecht te herontwikkelen. Op de thans braakliggende locatie de volgende functies voorzien:

- 149 appartementen;
- 208 m<sup>2</sup> horecavoorziening;
- 170 parkeerplaatsen;
- jachthaven.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet binnen het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd kan worden, dient het vigerende bestemmingsplan partieel herzien te worden. Onderdeel hiervan is de onderbouwing dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Deze notitie voorziet hierin voor wat betreft het onderdeel 'luchtkwaliteit' aan de onderbouwing in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

### Wettelijk kader

De luchtkwaliteitseisen staan gegeven in de Wet luchtkwaliteit (Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2). Als kan worden aangetoond dat aan één of een combinatie van voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid. Deze voorwaarden zijn:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- b. een project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van fijn stof en stikstofdioxide;
- d. een project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Besluiten en Regelingen welke gekoppeld zijn aan de Wet luchtkwaliteit zijn ondermeer de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen).

*Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)*

Deze algemene maatregel van bestuur, verder te noemen het “Besluit nibm”, geeft aan wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dat is het geval als de toename van fijn stof of stikstof niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie (maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup>). Concreet betekent dit dat de toevoeging van 1.500 woningen of 100.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte aan een enkele ontsluitingsweg) als niet relevant wordt bestempeld.

Bij ieder (ruimtelijk) project moet toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaatsvinden, met andere woorden het moet duidelijk zijn welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit niet verslechtert c.q. dat het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

**Toetsing voorgenomen ontwikkeling**

Aangezien het aantal te realiseren woningen slechts 149 betreft, valt deze ontwikkeling onder het besluit ‘niet in betekende mate’. Aangenomen mag worden dat de geringe oppervlakte aan toekomstige horecavoorziening en jachthaven tevens niet significant bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Om deze conclusie met cijfers te onderbouwen, is gebruik gemaakt van de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum Infomil ontwikkelde rekentool. In deze rekentool wordt aan de hand van verkeersgeneratie van de functies berekend of voldaan worden aan de norm ‘niet in betekenende mate’.

De verkeersgeneratie van de appartementen zijn gebaseerd op de kengetallen van het CROW (publicatie 317: ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’). Worst case is hiervoor een verkeersgeneratie van 7 voertuigbewegingen per woning aangehouden. Voor een horecavoorziening en een jachthaven zijn geen vaste kengetallen opgesteld. Gelet op de geringe omvang van beide functies wordt hiervoor gezamenlijk een verkeersgeneratie van 50 voertuigbewegingen aangehouden.

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1100
Aandeel vrachtverkeer		1.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,91
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,29
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

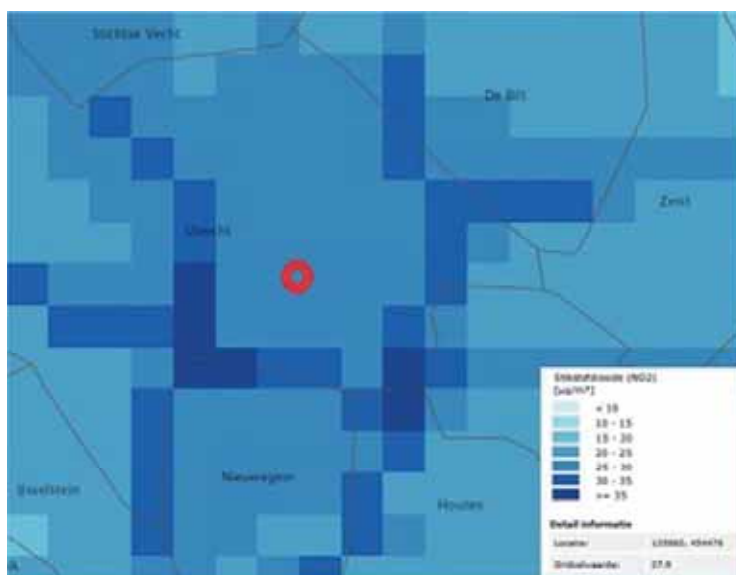
Geconcludeerd kan worden dat de toekomstige ontwikkeling in niet betekende mate zal bijdrage aan de luchtkwaliteit en daarmee voldoet aan voorwaarde c. van de Wet luchtkwaliteit.

### Goed woon- en leefklimaat

Naast de effecten van de voorgenoemde ontwikkeling op de luchtkwaliteit, moet worden bezien of er voor de te realiseren woningen voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Hiervoor is de "Grootschalige concentratie- en depositiekaart Nederland" van het RIVM geraadpleegd. Ten aanzien van de maatgevende aspecten, fijn stof ( $PM_{10}$ ) en stikstofdioxide ( $NO_2$ ), is er voor Utrecht het volgende te melden. Voor stikstofdioxide geldt dat de achtergrondconcentratie in Utrecht  $27,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (peiljaar 2012) betreft. Voor fijn stof betreft de achtergrondconcentratie  $23,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (peiljaar 2012).



**Afbeelding 1:** Achtergrondconcentratie Fijn stof: uitsnede Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (<http://geodata.rivm.nl/gcn/>)



**Afbeelding 2:** Achtergrondconcentratie Stikstofdioxide: uitsnede Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (<http://geodata.rivm.nl/gcn/>)

**Conclusie**

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet significant bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en hiermee voldoet aan de regeling 'niet in betekende mate'.

Ten aanzien van een goed woon- en leefklimaat kan het volgende gesteld worden. Aangezien voor beide stoffen (stikstof en fijn stof) de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> niet wordt overschreden, kan gesteld worden dat de plaatselijke achtergrondconcentraties (jaargemiddelde) een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied niet belemmerd.

Opgesteld door:



ing. J.W. (Jeroen) Hendriks  
Senior Adviseur Ruimte & Milieu



# Bijlage 8 Bodemkwaliteit



**Aveco de Bondt**  
ingenieursbedrijf

## Rapport

Actualiserend bodemonderzoek  
Kanaalweg 59 te Utrecht

Aveco de Bondt bv

bezoekadres Reggesingel 2  
postbus 202  
postcode 7460 AE Rijssen  
telefoon (+31) (0)548 51 52 00  
telefax (+31) (0)548 51 85 65  
e-mail [Info@avecodebondt.nl](mailto:Info@avecodebondt.nl)  
internet [www.avecodebondt.nl](http://www.avecodebondt.nl)

projectnaam Actualiserend bodemonderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht  
projectnummer 13102501  
kenmerk R-AVM/166  
opdrachtgever Kondor Wessels Projecten  
postadres Postbus 370  
7460 AJ Rijssen  
contactpersoon de heer C. Duchateau

versie 02

datum 4 oktober 2013

auteur A. (Albert) van de Maat

perceel

gecontroleerd P. (Pieter) Verschragen



## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>LOCATIEGEGEVENS</b>	<b>4</b>
2.1	Beschrijving onderzoekslocatie	4
2.2	Eerdere onderzoeksgegevens	4
2.3	Regionale geohydrologische gegevens	5
<b>3</b>	<b>OPZET ONDERZOEK</b>	<b>6</b>
3.1	Vooronderzoek	6
3.2	Onderzoeksstrategie	6
3.3	Toetsingskader	8
3.4	Hergebruik / Nota Bodembeheer / Bodemkwaliteitskaart	9
<b>4</b>	<b>UITVOERING ONDERZOEK</b>	<b>10</b>
4.1	Veldwerkzaamheden	10
4.2	Veldresultaten	11
4.2.1	Lokale bodemopbouw	11
4.2.2	Zintuiglijke waarnemingen	11
4.2.3	Meetgegevens grondwater	13
4.3	Monstersselectie en analyses	13
4.3.1	Grond	14
4.3.2	Grondwater	15
<b>5</b>	<b>TOETSING EN INTERPRETATIE ONDERZOEKSRISULTATEN</b>	<b>16</b>
5.1	Onderdeel 1, bouwprojecties	16
5.1.1	Grond	16
5.1.2	Asbest	17
5.1.3	Grondwater	18
5.1.4	Obstakels in de ondergrond	18
5.2	Onderdeel 2, haven	18
5.2.1	Grond	18
5.2.2	Asbest	20
5.2.3	Grondwater	20
5.2.4	Obstakels in de ondergrond	21
5.3	Onderdeel 3, infra/parkeren/openbare ruimte	21
5.3.1	Grond	21
5.3.2	Asbest	23
5.3.3	Grondwater	23
5.3.4	Obstakels in de ondergrond	24
<b>6</b>	<b>SPOEDEISENDHEID</b>	<b>25</b>
6.1	Inleiding	25
6.2	Bepaling saneringscriterium	26
<b>7</b>	<b>CONCLUSIES</b>	<b>28</b>



## **Bijlagen**

bijlage 1: Topografische ligging onderzoekslocatie en kadastrale situatie

bijlage 2: Boorprofielen

bijlage 3: Analysecertificaten

bijlage 4: Toetstabellen grond/grondwater 'Wbb-toetsing'

bijlage 5: Toetstabellen grond 'Rbk-toetsing'

bijlage 6: Berekening saneringscriterium

bijlage 7: Kwaliteitsborging

## **Tekening**

tekening 1: Overzicht locatie met monsterpunten

tekening 2: Verontreinigingssituatie som-PCB bovengrond

## 1 INLEIDING

In opdracht van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht. De werkzaamheden omvatten tevens een onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van asbest.

De aanleiding tot het uitvoeren van het bodemonderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van de locatie. De locatie is in de huidige situatie braakliggend en is de afgelopen jaren in gebruik geweest door zgn. “stadsnomaden”. De locatie wordt herontwikkeld voor woningbouw, horeca en recreatie.

Doelstelling van het onderzoek is het verzamelen van voldoende en actuele gegevens voor de aanvraag van diverse vergunningen die voor de herontwikkeling noodzakelijk zijn. Daarnaast dient met het onderzoek inzicht te worden verkregen in mogelijke belemmeringen bij graafwerkzaamheden en de globale hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond.

In de volgende hoofdstukken wordt verslag gedaan van het uitgevoerde onderzoek.

## 2 LOCATIEGEGEVENS

### 2.1 Beschrijving onderzoekslocatie

De onderzoekslocatie ligt aan de Kanaalweg 59, westelijk van het Merwedekanaal, binnen de bebouwde kom van Utrecht. De te onderzoeken percelen staan kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie R, percelen 832 en 834 en hebben een totale oppervlakte van circa 10.650 m<sup>2</sup>. De coördinaten van de locatie zijn: x=135,8 en y=454,4.

Op de locatie was voorheen een verf- en lakfabriek gevestigd en vond er inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval plaats (Van Vliet-terrein). De gebouwen zijn gesloopt en de locatie is in de huidige situatie braakliggend.

De omliggende percelen zijn in gebruik als warmtehelpcentrale en diverse kantoorgebouwen.

Voor een overzicht van de locatie wordt verwezen naar tekening 1.

### 2.2 Eerdere onderzoeksgegevens

In de vaste bodem is in het verleden sprake geweest van meerdere verontreinigingskernen met minerale olie. Het grondwater op deze plaatsen was eveneens verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten. De betreffende verontreinigingen zijn gesaneerd. De resultaten van de sanering zijn beschreven in het evaluatierapport:

1. "Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht, Chemielinco, projectnummer 96844, 4 maart 1999.

Dit rapport vormt de basis voor het actualiserend onderzoek zoals in 2006 uitgevoerd.

In deze evaluatie is geconcludeerd dat met de sanering van zowel grond als grondwater de saneringsdoelstellingen zijn bereikt. Door de gemeente Utrecht is goedkeuring verleend aan dit rapport per brief van 18 oktober 2004 met kenmerk DSO 04.118862, onder de voorwaarde van het opstellen en uitvoeren van een nazorgplan, bestaande uit een actualiserend grondwateronderzoek en een grondwatermonitoring. Het nazorgplan is goedgekeurd door de gemeente Utrecht:

2. per brief van 22 november 2004 met kenmerk DSO 04.121121.

De grondwatermonitoring is uitgevoerd door Amos Milieutechniek. De resultaten van de grondwatermonitoring zijn beschreven in:

3. Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht; projectnummer 04.06.004.BR.12.OKL, d.d. 13 oktober 2004;

De monitoring is beschreven in:

4. De brief Resultaten monitoring kanaalweg 59 te Utrecht, van 21 november 2005 met kenmerk 04.41.004.BC.07.OKL.

De beëindiging van de monitoring is goedgekeurd door de gemeente Utrecht in:

5. brief met kenmerk DSO 06038843/Wm 2887.3., d.d. 1 maart 2006.

Hierbij geeft de gemeente Utrecht aan dat met de meetgegevens is aangetoond dat de restverontreiniging in het grondwater zich niet verspreidt en derhalve in kan stemmen de monitoring van het grondwater ter plaatse te beëindigen.

In 2006/2007 is een actualiserend grondonderzoek uitgevoerd ("Actualiserend grondonderzoek, Kanaalweg 59 te Utrecht", Aveco de Bondt, kenmerk 05.1852\_R-PTW/650, d.d. 8 februari 2007. Uit dit onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

*Tijdens het grondonderzoek is vastgesteld dat op verschillende locaties sprake is van puinhoudend materiaal (en kolengruis) vanaf het maaiveld tot een diepte van circa 1,5 m-mv. Op diverse plaatsen zijn boringen gestaakt en is derhalve niet duidelijk wat aan bodemvreemd materiaal in de ondergrond aanwezig is. Verder is onbekend in hoeverre bij de sloop van de vroegere opstallen ook daadwerkelijk de ondergrondse funderingen zijn verwijderd.*

*Tijdens het grondonderzoek zijn diverse sterk verhoogde gehalten aangetoond met oliecomponenten en/of oplosmiddelen, zware metalen en PAK, hetgeen mogelijk impliceert dat de saneringswerkzaamheden nog niet voldoende zijn uitgevoerd. Ter plaatse van de te ontgraven kelders is sterk verontreinigde grond aanwezig (PAK), welke goed is te relateren aan de aanwezige bijmengingen (met name kolengruis). Tevens is plaatselijk (boorpunt 04A) een sterke verontreiniging met olieproduct aangetoond, mogelijk als gevolg van onvoldoende saneringsinspanning.*

*Aanbevolen wordt voorafgaand aan de grondwerkzaamheden een aanvullend onderzoek te verrichten waarbij dient te worden nagegaan waarom diverse boringen tijdens de 1<sup>e</sup> fase zijn gestaakt (beoordeling mate van bodemvreemd materiaal). Daarnaast wordt geadviseerd tevens een verificatie te laten plaatsvinden van het grondwater op de verdachte locaties en restverontreinigingen.*

De betreffende verontreinigingscontouren van de verontreiniging die mogelijk onvoldoende is uitgevoerd (bron: Chemielinco, project 96844), is weergegeven op tekening 1.

## 2.3 Regionale geohydrologische gegevens

*Hoogteligging (bron: AHN):*

Het maaiveld van de locatie ligt op circa 1,7 m+NAP.

*Regionale geohydrologische bodemopbouw (bron: Landelijk model Regis II.1 2008):*

Vanaf het maaiveld wordt een holocene deklaag aangetroffen tot een diepte van circa 11 m-mv. Binnen deze complexe laag kan zowel zand, klei als veen worden aangetroffen. Hieronder bevindt zich het 1<sup>e</sup> watervoerend pakket, bestaande uit (grindhoudende) zanden, tot een diepte van circa 38 m-mv. De 1<sup>e</sup> scheidende laag, bestaande uit klei en fijne slibhoudende zanden, bevindt zich op een diepte vanaf circa 38 m-mv tot een diepte van 47 m-mv.

*Grondwaterstroming (bron: isohypsenkaart van het Grondwaterplan Utrecht (Wareco, 2007)):*

De grondwaterstromingsrichting is west tot noordwest.

### 3 OPZET ONDERZOEK

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van de NEN 5740 en de NEN 5707.

#### 3.1 Vooronderzoek

Onderdeel van een verkennend bodemonderzoek op basis van de NEN 5740 en de NEN5707 vormt een vooronderzoek, uit te voeren conform de Nederlandse norm (NEN) 5725. Uit de beschikbare gegevens is afgeleid dat reeds een bodemsanering op de locatie is uitgevoerd (rapport [1], paragraaf 2.2) die goedgekeurd is door het bevoegd gezag. Hieruit is afgeleid dat voldoende vooronderzoek is uitgevoerd, waarbij alle mogelijke bronnen van verontreiniging in beeld zijn gebracht. Er is door Aveco de Bondt in het kader van dit onderzoek geen aanvullend vooronderzoek verricht.

Ten opzichte van de situatie na genoemde bodemsanering is bekend dat het betreffende perceel de afgelopen jaren in gebruik is geweest bij zgn. "stadsnomaden". Van dit gebruik wordt verondersteld dat dit alsnog geleid kan hebben tot mogelijke verontreiniging van de bodem.

#### 3.2 Onderzoeksstrategie

Op basis van voorgaande onderzoeken is er reeds een globaal beeld van de bodemkwaliteit van de ontwikkellocatie. Het actualiserend onderzoek van 2007 is gebaseerd op de ontwikkelingen zoals die in 2006 werden voorzien. Inmiddels zijn de ontwikkelplannen herzien en is de bodemkwaliteit voor bepaalde aspecten binnen de ontwikkeling nog onvoldoende vastgelegd. Daarnaast geldt dat het meest recente bodemonderzoek tenminste 6 jaar oud is en daarmee niet meer actueel. Ook de aanwezigheid van stadsnomaden gedurende de laatste jaren wordt gezien als een mogelijke oorzaak van bodemverontreiniging, waardoor de situatie zoals vastgelegd in 2007 niet meer als voldoende representatief wordt beschouwd. Derhalve is een actualiserend onderzoek uitgevoerd gebaseerd op de NEN 5740 en de NEN 5707.

Op basis van de verschillende (toekomstige) functies en de mate waarin grondverzet in de bodem plaats zal gaan vinden, is de locatie onderverdeeld in de volgende onderdelen:

1. Gebouwen (zonder kelders, beperkt grondverzet, alleen ten behoeve van funderingen). Het totaal oppervlak bedraagt circa 4.500 m<sup>2</sup> (bouwprojecties).
2. Haven (substantieel grondverzet, ontgraven en afvoeren van een substantieel volume grond). Het totaal oppervlak bedraagt circa 1.250 m<sup>2</sup>.
3. Infra / parkeren / openbare ruimte (grondverzet t.b.v. infrastructuur, plaatselijk grondverzet voor kabels en leidingen, groenvoorzieningen: naar verwachting tot circa 0,75 m-mv, plaatselijk dieper tot circa 1,5 m-mv t.b.v. riolering). Het totaal oppervlak bedraagt circa 4.900 m<sup>2</sup>.

De doelstellingen en opzet van het uitgevoerde onderzoek is onderstaand per onderdeel nader toegelicht.

## 1. GEBOUWEN (BOUWPROJECTIES)

Onderzoeksdoel:	Verkrijgen bouwvergunning
Doelstelling	Het vastleggen van de bodemkwaliteit conform de geldende normen, op basis waarvan de geschiktheid voor (niet grondgebonden) woningbouw kan worden bepaald. Het onderzoek richt zich daarbij op de aan- of afwezigheid van (een) geval(len) van ernstige bodemverontreiniging, waaronder asbest en op mogelijke ondergrondse obstakels.
Onderzoeksopzet:	<p>Het onderzoek voor de bouwprojecties dient te voldoen aan NEN 5740 / NEN 5707. De gehanteerde onderzoeksstrategie is VED-HE: verdacht van bodemverontreiniging met heterogeen verdeelde verontreinigende stoffen op schaal van de monsterneming. Extra aandachtspunten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsmaden?</li> <li>- Invloed mobiele verontreinigingen buiten de bouwprojectie (bij evt. onttrekkingen)</li> <li>- Obstakels / funderingen (afhankelijk van de diepte van de bouwput)</li> </ul> <p>Daar waar binnen de bouwprojectie sprake is van een mogelijk geval van ernstige bodemverontreiniging kan nader onderzoek nodig zijn (NTA 5755) ter bepaling van de aard, omvang en eventueel te nemen saneringsmaatregelen.</p>
Reeds bekend:	<p>Op basis van actualiserend grond onderzoek (Aveco de Bondt, 2007):</p> <p>BLOK A: - Puin (boring 32), gestaakt op 0,5m</p> <p>BLOK C: - Puin (boring 21), gestaakt op 0,5m</p> <p>BLOK D: - PAK &gt;I (meetpunten 09 en 10), immobiel, binnen bouwprojectie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- VAK &gt;I, minerale olie &gt;T (meetpunt 04A), mobiel, buiten bouwprojectie</li> </ul> <p>BLOK E: - Puin (boring 2 en 11), gestaakt op 0,7m</p>

## 2. HAVEN

Onderzoeksdoel:	Inzicht verkrijgen in belemmeringen bij grondwerk, en indicatief bepalen van de hergebruiksmogelijkheden.
Onderzoeksopzet:	<p>Op het uit te voeren onderzoek is geen specifieke norm van toepassing. Wel dient minimaal te worden beoordeeld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in het deel van de bodem waarin wordt gegraven, mede in verband met het treffen van eventuele arbeidshygiënische maatregelen.</p> <p>Het onderzoek richt zich alleen op de bodemlaag waarin graafwerkzaamheden noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat de maximale ontgravingsdiepte 4,0 m-mv bedraagt. Hierbij is de grondwaterkwaliteit eveneens van belang in verband mogelijke bemaling.</p> <p>Extra aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsmaden?</li> <li>- Invloed mobiele verontreinigingen buiten de havenprojectie (bij evt. bemaling)</li> <li>- Onderzoek naar asbest NEN 5707/5897 i.h.k.v. hergebruik</li> <li>- Obstakels / funderingen</li> </ul>
Reeds bekend	<p>Op basis van actualiserend grond onderzoek (Aveco de Bondt, 2007):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- PAK &gt;I (boring 16A en 17), immobiel</li> <li>- Puin (boring 16) gestaakt op 0,3 meter</li> <li>- Slib (boring 22)</li> </ul>

### 3. INFRA / PARKEREN / OPENBARE RUIMTE

Onderzoeksdoel:	Inzicht verkrijgen in belemmeringen bij grondwerk, en indicatief bepalen van de hergebruiksmogelijkheden.
Onderzoekopzet:	<p>Op het uit te voeren onderzoek is geen specifieke norm van toepassing. Wel dient minimaal te worden beoordeeld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in het deel van de bodem waarin wordt gegraven, mede in verband met het treffen van eventuele arbeidshygiënische maatregelen.</p> <p>Het onderzoek richt zich alleen op de bovenste bodemlaag waarin graafwerkzaamheden noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat de maximale ontgravingsdiepte 0,75 m-mv bedraagt. Extra aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Is de bodemkwaliteit beïnvloed door het gebruik door stadsmaden?</li> <li>- Onderzoek naar asbest NEN 5707/5897 i.h.k.v. hergebruik</li> <li>- Obstakels / funderingen (afhankelijk van de maximale ontgravingsdiepte)</li> </ul>
Reeds bekend:	<p>Op basis van actualiserend grondonderzoek (Aveco de Bondt, 2007):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- PAK &gt;I (boring 04A), immobiel</li> <li>- VAK &gt;I, minerale olie &gt;T (boring 04A), mobiel</li> <li>- Gestaakte boringen (04, 06, 07, 29, 29A, 35, 35A, puin/onbekende obstakels)</li> </ul>

### 3.3 Toetsingskader

De aan- of afwezigheid van bodemverontreiniging wordt bepaald door de overschrijding van de normwaarden van de onderzochte chemische stoffen.

Voor de toetsing van de bodemkwaliteit worden de streefwaarden grondwater en de interventiewaarden grond en grondwater gehanteerd volgens de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013. Daarnaast worden de achtergrondwaarden voor grond gehanteerd volgens de Regeling Bodemkwaliteit.

Met deze toetsingswaarden worden richtwaarden aangegeven ter beoordeling van de milieuhygiënische toestand van de bodem. De interventiewaarde is de waarde, waarbij risico's voor het milieu en de volksgezondheid aanwezig kunnen zijn. Er is mogelijk sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Een sanering kan dan noodzakelijk zijn.

De bodemtypecorrectie van de normwaarden voor de vaste bodem is gerelateerd aan het gehalte aan lutum en organische stof.

Voor een correcte toetsing aan de normwaarden dient de Bodem Toets- en Validatieservice (BoToVa) gehanteerd te worden. Op het moment van schrijven van dit rapport was validatieservice echter nog niet beschikbaar. De tot heden gangbare toetsmethodiek is in onderhavig onderzoek gehanteerd.

Volgens de Wet bodembescherming (Wbb) is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien voor tenminste één stof de gemiddelde gemeten concentratie van minimaal 25 m<sup>3</sup> bodemvolume in het geval van een bodemverontreiniging, of 100 m<sup>3</sup> poriënvezadigd bodemvolume in het geval van grondwaterverontreiniging, hoger is dan de betreffende interventiewaarde. Voor een bodemverontreiniging met asbest is het volumecriterium voor het vaststellen van de ernst van het geval niet van toepassing, maar geldt alleen de overschrijding van de interventiewaarde.

### **3.4 Hergebruik / Nota Bodembeheer / Bodemkwaliteitskaart**

In juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit voor de laatste fase in werking getreden, met nieuwe regels voor het toepassen van grond en bagger. In dit besluit zijn generieke normen opgenomen voor landbouw/natuur, wonen en industrie, waar de bodemkwaliteit bij grondverzet aan moet voldoen. Om licht verontreinigde grond makkelijker te kunnen hergebruiken of op verantwoorde wijze als bouwstof te kunnen inzetten, heeft de Gemeente Utrecht de Nota Bodembeheer 2012-2022 “Grondig Werken 3” vastgesteld. In een beheerplan regelt de gemeente onder welke voorwaarden grond binnen de stadsgrenzen mag worden vervoerd en hergebruikt.

Grond mag alleen worden hergebruikt op plekken met een vergelijkbare bodemkwaliteit. In de nota wordt ingegaan op de basisprincipes van grondverzet met de ontgravingskaart, de bodemfunctieklassenkaart en de gebiedsspecifieke toepassingskaart. Hergebruik van grond mag in ieder geval niet leiden tot een verslechtering van de Utrechtse bodemkwaliteit. Om hierop toe te zien, moet het verplaatsen van grond vooraf via een centraal meldpunt bodemkwaliteit worden gemeld aan gemeente Utrecht. De gemeente toetst de melding aan de bodemkwaliteitskaart en registreert de melding. Met behulp van de Bodemkwaliteitskaart wordt het vervoer van licht verontreinigde grond mogelijk binnen de gemeente. In het Bodembeheerplan staan ook afspraken over controle en handhaving van deze procedures.

De nota bodembeheer met de bijbehorende bodemkwaliteitskaart geldt voor de hele gemeente. Op de bodemkwaliteitskaart is de kwaliteit van de bodem in Utrecht vastgelegd en zijn de functies beschreven. De bodemkwaliteitskaart is een instrument om bij grondverplaatsingen te waarborgen dat de bodemkwaliteit niet verandert of zelfs verbetert. Aan de hand hiervan beoordeelt de gemeente (als bevoegd gezag op grond van de Wet bodembescherming) de verplaatsingen van grond.

De onderzochte locatie valt binnen de bodemkwaliteitszone “Industrie licht”. Van deze bodemkwaliteitszone is de “gemiddelde” bodemkwaliteit bekend.

## 4 UITVOERING ONDERZOEK

### 4.1 Veldwerkzaamheden

De werkzaamheden zijn verricht conform ons procescertificaat op basis van de BRL SIKB 2000. De werkzaamheden zijn uitgevoerd conform SIKB VKB-protocol 2001 en SIKB VKB-protocol 2002.

De procescertificaten staan op naam van Aveco de Bondt bv. Aveco de Bondt bv is statutair gevestigd te Rijssen en geregistreerd onder nummer Kamer van Koophandel nr. 30169759. De operationele werkzaamheden worden vanuit verschillende standplaatsen uitgevoerd. Met het voor akkoord tekenen van deze rapportage verklaart Aveco de Bondt dat de volgens Kwalibo als kritische functie omschreven (veld)werkzaamheden zijn uitgevoerd door daartoe erkende medewerkers.

Daarnaast is door Aveco de Bondt getoetst en bij deze geborgd dat sprake is van een externe functiescheiding zoals bedoeld in Kwalibo. Voornoemde is nader toegelicht in bijlage 6.



#### *Uitgevoerde werkzaamheden*

De veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd op 4 en 5 juli 2013. De bemonstering van het grondwater heeft plaatsgevonden op 17 juli 2013.

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de verrichte veldwerkzaamheden.

tabel 1: Overzicht uitgevoerde veldwerkzaamheden

Omschrijving	Aantal	Nummers
<b>Onderdeel 1: Bouwprojecties 4.500 m<sup>2</sup></b>		
Proefgaten tot ca. 0,5 m-mv	11	1-01, 1-03, 1-04, 1-06, 1-07, 1-08, 1-09, 1-10, 1-11, 1-12, 1-14
Boring tot ca. 2,0 m-mv	3	1-02, 1-05, 1-13
Boring met peilbuis	2	1-15, 1-16
Proefsleuven ondergrond	3	1-S01, 1-S02, 1-S03
<b>Onderdeel 2: Haven 1.250 m<sup>2</sup></b>		
proefgaten tot ca. 0,5 m-mv	2	2-02, 2-06
Boring tot ca. 4,0 m-mv	5	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07
Boring met peilbuis	1	2-08
Proefsleuven ondergrond	1	2-S01
<b>Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte 4.900 m<sup>2</sup></b>		
proefgaten tot 0,5 m-mv	11	3-01, 3-02, 3-03, 3-04, 3-05, 3-06, 3-08, 3-09, 3-10, 3-12, 3-13
Boring tot 0,75 m-mv	3	3-07, 3-11, 3-14
Boring met peilbuis	2	3-15, 3-16
Proefsleuven ondergrond	3	3-S01, 3-S02, 3-S03

Ten behoeve van het onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van oude funderingen zijn proefsleuven gegraven met een mobiele graafmachine. Het vrijkomende materiaal is mechanisch gezeefd over 16 mm.

Bemonstering heeft plaatsgevonden bij elke boring per halve meter of per zintuiglijk onderscheiden grondlaag. Voor een overzicht van de genomen grondmonsters wordt verwezen naar bijlage 2, de boorprofielen. In de boorprofielen zijn tevens de afmetingen van de gegraven proefgaten en proefsleuven weergegeven.

## 4.2 Veldresultaten

### 4.2.1 Lokale bodemopbouw

Aan het maaiveld van de onderzoekslocatie bestaat de bodem uit zand. Daaronder bevindt zich een zandige kleilaag beginnend op een diepte van circa 0,5 à 1,3 m-mv. De dikte van de kleilaag varieert van circa 0,3 meter tot circa 2,0 meter. Onder de kleilaag is tot de maximale boordiepte van 4,0 m-mv zand aangetroffen.

### 4.2.2 Zintuiglijke waarnemingen

In bijlage 2 zijn alle profielen van boringen, proefgaten en -sleuven opgenomen en zijn de zintuiglijke waarnemingen beschreven.

Een overzicht van de zintuiglijke waarnemingen is weergegeven in tabel 2.

tabel 2: Overzicht zintuiglijke waarnemingen (dieptes in m-mv)

Boring	Boordiepte	Traject	Grondsoort	Zintuiglijke waarneming
<i>Onderdeel 1: Bouwprojecties 4.500 m<sup>2</sup></i>				
1-02	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-03	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-05	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-06	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-07	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-08	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
1-09	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-10	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-11	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-12	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, sporen glas
1-13	2,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
		0,5 - 1,7	Klei	Zwak puin
1-14	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
1-15	3,2	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin
		0,5 - 0,9	Zand	Zwak puin
		0,9 - 1,5	Klei	Sporen puin
1-16	3,0	0,0 - 1,2	Zand	Sporen puin
1-S01	1,5	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,3	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
1-S02	1,5	0,0 - 0,3	Zand	Zwak baksteen, zwak puin
		0,3 - 1,2	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
1-S03	1,6	0,0 - 0,3	Zand	Sterk baksteen
		0,3 - 1,1	Zand	Zwak aardewerk, zwak baksteen, zwak puin, sporen metaal

Boring	Boordiepte	Traject	Grondsoort	Zintuiglijke waarneming
<b>Onderdeel 2: Haven 1.250 m<sup>2</sup></b>				
2-01	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin
		0,5 - 1,2	Zand	Sporen puin
2-02	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak beton, sporen puin
2-03	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin
		0,5 - 0,9	Zand	Sporen puin
2-04	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin
		1,0 - 1,5	Klei	Zwak puin
2-05	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin, sporen beton
		1,0 - 1,5	Klei	Sporen puin
2-06	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Matig puin, zwak beton
		0,5 - 0,8	Zand	Zwak puin, sporen kolengruis
2-07	4,0	0,0 - 0,5	Zand	Sporen puin, sporen beton
		0,5 - 1,0	Zand	Sporen puin
		1,0 - 2,5	Klei	Zwak puin
2-08	3,0	0,0 - 1,0	Zand	Zwak puin, sporen kolengruis, sporen beton
		1,0 - 1,5	Klei	Sporen puin
2-S01	2,0	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,8	Zand	Zwak puin, matig baksteen, zwak aardewerk
<b>Onderdeel 3: Infraparkeren/openbare ruimte: 4.900 m<sup>2</sup></b>				
3-01	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-02	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-03	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-04	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
3-05	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-06	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
3-07	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton
		0,5 - 0,8	Zand	Sporen puin
3-08	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-09	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-10	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-11	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Zwak puin, zwak beton, sporen kolengruis
3-12	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-13	0,5	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
3-14	0,8	0,0 - 0,5	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		0,5 - 0,8	Zand	Sporen puin
3-15	3,0	0,0 - 1,2	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		1,5 - 3,0	Zand	Sporen puin
3-16	3,0	0,0 - 1,1	Zand	Sporen beton, sporen puin, sporen kolengruis
		1,5 - 2,0	Klei	Sporen puin, zwak kolengruis
3-S01	2,0	0,0 - 0,4	Zand	Zwak baksteen, zwak puin
		0,4 - 1,7	Zand	Matig baksteen, zwak puin, matig metaal
3-S02	1,8	0,0 - 0,3	Zand	Zwak puin
		0,3 - 1,2	Zand	Zwak puin, zwak baksteen
3-S03	1,6	0,0 - 1,4	Zand	Zwak puin

Uit tabel 2 blijkt dat in onderdeel 1 / gebied 1 puin voorkomt tot een maximale diepte van 1,7 m -mv. De bijmengingen van puin zijn overwegend zwak; plaatselijk in de bovengrond tot 0,5 m is sprake van matig puin. Daarnaast is ter plaatse van onderdeel 1 zeer plaatselijk wat glas, aardewerk en metaal aangetroffen.

Ter plaatse van onderdeel 2 / gebied 2 is sprake van puin dat voorkomt tot een maximale diepte van 2,5 m -mv, maar over het algemeen tot een diepte van circa 1,5 m-mv. in de vorm van baksteenpuin / beton. De bijmengingen van puin zijn overwegend zwak; plaatselijk in de bovengrond tot 0,5 m is sprake van matig puin. Zeer plaatselijk wordt wat kolengruis en aardewerk aangetroffen.

Ter plaatse van onderdeel 3 / gebied 3 is sprake van sporen puin dat voorkomt tot een maximale diepte van 3,0 m-mv. Er zijn wat meer verspreid sporen van kolengruis aangetroffen.

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld of in de bodem geen asbestverdachte materialen aangetroffen.

#### 4.2.3 Meetgegevens grondwater

De peilbuisgegevens en de grondwaterstand zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

tabel 3: Peilbuisgegevens en grondwaterstand

Peilbuis	Filterstelling in cm-mv	Grondwaterstand in cm-mv	pH	EC in $\mu\text{S/cm}$	Meetdatum
<i>Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m<sup>2</sup>):</i>					
1-15	213-313	140	7,0	360	17 juli 2013
1-16	189-289	130	7,1	500	17 juli 2013
<i>Onderdeel 2: Haven (1.250 m<sup>2</sup>):</i>					
2-08	199-299	175	7,0	480	17 juli 2013
<i>Onderdeel 3: Infraparkeren/openbare ruimte (4.900 m<sup>2</sup>):</i>					
3-15	160-260	135	7,3	610	17 juli 2013
3-16	198-298	145	6,5	600	17 juli 2013

De in de bovenstaande tabel opgenomen waarden voor de pH (zuurgraad) en EC (elektrische geleidbaarheid) zijn in het veld gemeten. De gemeten waarden kunnen als normaal worden beschouwd. De bovengenoemde grondwaterstand betreft de gemeten stijghoogte. De in de boorprofielen aangegeven grondwaterstanden betreft de inschatting van de grondwaterstand tijdens de boorwerkzaamheden.

Bij de bemonstering van het grondwater in peilbuis 3-16 is zintuiglijk een zwakke, verdachte geur waargenomen.

#### 4.3 Monstersselectie en analyses

De monsters zijn ter analyse overgedragen aan het laboratorium van ALcontrol. ALcontrol is geaccrediteerd volgens NEN-EN-ISO/IEC 17025:2005. Het laboratorium is erkend voor 'Analyse voor milieuhygiënisch onderzoek' (AS3000) en 'Analyse van bouwstoffen, grond en baggerspecie' (AP04).

#### 4.3.1 Grond

In relatie tot de doelstelling van het bodemonderzoek en op basis van de veldwaarnemingen zijn grondmonsters geselecteerd en grondmengmonsters samengesteld ten behoeve van de analyses zoals weergegeven in tabel 4.

tabel 4: Monstersamenstelling en uitgevoerde analyses

Monster-codering	Boringen (cm-mv)	Grond-soort	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
<b>Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m<sup>2</sup>):</b>				
mm1.1	1-02, 1-03, 1-05, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Standaard pakket grond <sup>1)</sup>
mm1.2	1-10, 1-11, 1-12, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Standaard pakket grond
mm1.3	1-13, 1-15 (50-140)	Klei	Ondergrond, sporen/zwak puinhoudend	Standaard pakket grond
1-mm1	1-01, 1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, onverdacht	Asbest in grond NEN5707
1-mm2	1-03, 1-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm3	1-02, 1-06, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm4	1-09, 1-10, 1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-mm5	1-12, 1-13, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-MMS	1-S01 t/m 1-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
1-02-1	1-02 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-04-1	1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-06-1	1-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-10-1	1-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-11-1	1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-12-1	1-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
1-14-1	1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
<b>Onderdeel 2: Haven (1.250 m<sup>2</sup>):</b>				
mm2.1	2-01, 2-04, 2-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.2	2-06, 2-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm2.3	2-01, 2-03, 2-05, 2-07 (50-100)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.4	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-08 (100-120)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
mm2.5	2-04, 2-05, 2-07, 2-08 (100-150)	Klei	Ondergrond, puinhoudend	Standaard pakket grond
mm2.6	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07 (200-400)	Zand	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
mm2.7	2-01, 2-04, 2-05, 2-08 (200-300)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Standaard pakket grond
2-mm1	2-02, 2-03, 2-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	Asbest in grond NEN5707
2-mm2	2-01, 2-04, 2-05, 2-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
2-S01-2	2-S01 (890-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
<b>Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m<sup>2</sup>):</b>				
mm3.1	3-01, 3-03, 3-05, 3-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm3.2	3-09, 3-12, 3-13, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Standaard pakket grond
mm3.3	3-07, 3-14 (50-75)	Zand	Ondergrond, sporen puin	Standaard pakket grond
3-mm1	3-01, 3-02, 3-03 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm2	3-04, 3-06, 3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm3	3-08, 3-09, 3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-mm4	3-10, 3-12, 3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	Asbest in grond NEN5707
3-mm5	3-05, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-MMS	3-S02, 3-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707

Monster-codering	Boringen (cm-mv)	Grond-soort	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
3-S01-2	3-S01 (90-140)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Asbest in grond NEN5707
3-04-2	3-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-06-2	3-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-07-2	3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-09-2	3-09 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-10-2	3-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-11-2	3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-12-2	3-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB
3-13-2	3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	Som-PCB

<sup>1)</sup> Standaard pakket grond (AS3000): Droogrest, lutum, organische stof, metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink); som-PCB; som-PAK; minerale olie (C10 - C40) incl. clean up.

#### 4.3.2 Grondwater

In relatie tot de doelstelling van het onderzoek zijn analyses op het grondwater uitgevoerd zoals weergegeven in tabel 5.

tabel 5: Overzicht uitgevoerde grondwateranalyses

Peilbuis	Filterstelling in cm-mv	Herkomst / bijzonderheden	Analyse op
<b>Onderdeel 1: Bouwprojecties (4.900 m<sup>2</sup>):</b>			
1-15	213-313	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater <sup>1)</sup>
1-16	189-289	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
<b>Onderdeel 2: Haven (1.250 m<sup>2</sup>):</b>			
2-08	199-299	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
<b>Onderdeel 3: Infra/parkeren/openbare ruimte (4.900 m<sup>2</sup>):</b>			
3-15	160-260	Ondiep grondwater / zintuiglijk onverdacht	Standaard pakket grondwater
3-16	198-298	Ondiep grondwater / zwakke verdachte geur	Standaard pakket grondwater

<sup>1)</sup> Standaard pakket grondwater (AS3000): Metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink); minerale olie (C10 - C40); vluchtige aromatische koolwaterstoffen en vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen.

## 5 TOETSING EN INTERPRETATIE ONDERZOEKRESULTATEN

### 5.1 Onderdeel 1, bouwprojecties

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de 'Wbb-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve 'Rbk-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 5.

#### 5.1.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn een drietal mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 6: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 1

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm1.1	1-02, 1-03, 1-05, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	som-PCB	-	-
mm1.2	1-10, 1-11, 1-12, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Hg, Pb, som-PAK	som-PCB	-
mm1.3	1-13, 1-15 (50-140)	Klei	Ondergrond, sporen/zwak puinhoudend	Cd, Cu, Hg, Pb, som-PAK, som-PCB, M.O.	-	-
1-02-1	1-02 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-04-1	1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	som-PCB	-	-
1-06-1	1-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-10-1	1-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	som-PCB	-
1-11-1	1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB
1-12-1	1-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	som-PCB	-
1-14-1	1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse som-PCB	-	-	som-PCB

M.O. = minerale olie

In het mengmonster mm1.2 is een matig verhoogd gehalte aan som-PCB aangetoond. Met uitzondering van som-PCB zijn de overige gemeten licht verhoogde gehalten vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone.

In verband met het matig verhoogde gehalte aan som-PCB zijn enkele deelmonsters van de bovengrond separaat geanalyseerd. Uit de separate analyses blijkt dat in een 4-tal monsters de interventiewaarde wordt overschreden. Ook ter plaatse van onderdeel 3 (infra/parkeren/openbare ruimte) zijn gehalten aan som-PCB boven de interventiewaarde aangetoond (zie par. 5.3).

PAK in gehalten boven de interventiewaarde, zoals vastgesteld tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) in de boringen 9 en 10, zijn met onderhavig onderzoek niet bevestigd. De destijds aangetroffen PAK-gehalten zijn vermoedelijk het gevolg van zeer heterogeen verdeelde verontreinigingen, waarin plaatselijk de interventiewaarde wordt overschreden, zonder dat sprake is van een bodemvolume van 25 m<sup>3</sup> waarbinnen het gehalte gemiddeld boven de interventiewaarde ligt.

Er wordt op basis van de onderzoeksresultaten geconcludeerd dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. Het heeft overlap met de bouwprojecties. De verontreinigingssituatie is op basis van de tot dusver bekende gegevens op tekening 2 weergegeven.

*Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond*

In verband met de sterk verhoogde gehalten aan som-PCB is de vrijkomende grond niet geschikt voor hergebruik.

### 5.1.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m<sup>2</sup> een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 7: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 1

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie (gewogen) mg/kg d.s.
1-mm1	1-01, 1-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, onverdacht	40
1-mm2	1-03, 1-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	2,3
1-mm3	1-02, 1-06, 1-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
1-mm4	1-09, 1-10, 1-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	< bepalingsgrens
1-mm5	1-12, 1-13, 1-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	< bepalingsgrens
1-MMS	1-S01 t/m 1-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens

In geen van de (meng)monsters is asbest > 100 mg/kg d.s. gewogen aangetroffen. De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde. Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat de locatie niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen noodzaak tot nader onderzoek noodzakelijk.

Het mengmonster 1-mm1 bevat niet-hechtgebonden asbest in de fractie >4mm. In een dergelijke situatie moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie (f<0,5mm) worden onderzocht door middel van SEM/RMA volgens ISO 14966. Op basis van het kwalitatieve onderzoek van de fractie <0,5mm zijn echter geen losse vezel(bundel)s gevonden, waardoor geen aanvullende SEM analyse is uitgevoerd.

### 5.1.3 Grondwater

In het grondwater uit de peilbuizen 1-15 en 1-16 zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, molybdeen, zink, 1,2-dichloorethenen(som), benzeen, xylenen (som), naftaleen en minerale olie aangetoond.

De licht verhoogde concentraties aan benzeen, xylenen (som), naftaleen en minerale olie zijn te relateren aan de nabijgelegen verontreiniging op de locatie Koningin Wilhelminalaan 3.

De (zeer) licht verhoogde concentraties aan dichloorethenen(som) zijn tevens in vergelijkbare concentraties in het grondwater ter plaatse van de onderdelen 2 en 3 aangetoond. Gezien de lage concentraties wordt een geval van ernstige bodemverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen niet verwacht.

Op basis van de vastgestelde kwaliteit van het grondwater wordt geen geval van ernstige bodemverontreiniging verwacht ter plaatse van de bouwprojectie.

### 5.1.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuven zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007.

De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).

Ter verificatie is 1 mengmonster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In dit monster, 1-MMS, is geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

## 5.2 Onderdeel 2, haven

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de 'Wbb-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve 'Rbk-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 5.

### 5.2.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen. Daarnaast zijn enkele extra analyses uitgevoerd van diepere bodemlagen, in verband met de uitgraving van de haven tot 4,0 m-mv.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 8: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 2

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm2.1	2-01, 2-04, 2-05 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	Hg, Zn, som-PCB	Pb	-
mm2.2	2-06, 2-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Co, Cu, Hg, Zn, som-PCB, M.O.	Pb	Som-PAK
2-06-1	2-06 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm2.2	-	Som PAK	-
2-08-1	2-08 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm2.2	Som PAK	-	-
mm2.3	2-01, 2-03, 2-05, 2-07 (50-100)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	Pb, som-PCB, M.O.	-	-
mm2.4	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-08 (100-120)	Klei	Ondergrond, onverdacht	-	-	-
mm2.5	2-04, 2-05, 2,07, 2,08 (100-150)	Klei	Ondergrond, puinhoudend	Hg, Pb, Zn, som-PAK, M.O.	som-PCB	-
mm2.6	2-01, 2-03, 2-04, 2-05, 2-07 (200-400)	Zand	Ondergrond, onverdacht	Co, Ni, som-PCB	-	-
mm2.7	2-01, 2-04, 2-05, 2-08 (200-300)	Klei	Ondergrond, onverdacht	Ni	-	-

M.O. = minerale olie

PAK in gehalten boven de interventiewaarde, zoals tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) vastgesteld in de boringen 16A en 17, zijn in onderhavig onderzoek eveneens vastgesteld in het mengmonster mm2.2 (boringen 2-06 en 2-08). In beide gevallen kunnen de verhoogde gehalten gerelateerd worden aan de bijmenging van kolengruis.

Het mengmonster mm2.2 is vervolgens uitgesplitst. In de individuele monsters zijn slechts gehalten boven de achtergrondwaarde en de tussenwaarde aangetoond. Hieruit is afgeleid dat het kolengruis zeer heterogeen / sporadisch voorkomt, waardoor geen sprake is van een bodemvolume van 25 m<sup>3</sup> waarbinnen het gehalte gemiddeld boven de interventiewaarde ligt. Hoewel voor de uitgesplitste monsters geldt dat de termijn tussen aanleveren en in behandeling nemen is overschreden, wordt gezien het feit dat sprake is van niet vluchtige verbindingen, aangenomen dat dit geen significante negatieve invloed op de representativiteit van het analyseresultaat heeft.

Ter bevestiging geldt dat in deelgebied 3 meer monsterpunten met kolengruis zijn aangetroffen. Hier zijn gehalten aan PAK ten hoogste boven de achtergrondwaarde aangetoond.

In het mengmonster mm2.5 (100-150) is som-PCB in een gehalte boven de tussenwaarde aangetoond. Omdat het gehalte is vastgesteld in een mengmonster kunnen de gehalten in de separate monsters eventueel hoger liggen, waarbij de interventiewaarde wordt overschreden. Nader onderzoek kan noodzakelijk zijn om hier inzicht in te verkrijgen. Met het nader onderzoek kan eveneens worden beoordeeld of de verhoogde gehalten aan som-PCB in de ondergrond behoren tot het geval van bodemverontreiniging ter plaatse van de onderdelen 1 en 3.

Verder zijn licht tot matig verhoogde gehalten aan lood aangetoond. Deze zijn te relateren aan de bijmengingen van puin.

Met uitzondering van som-PCB en som-PAK zijn de gemeten licht verhoogde gehalten vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone.

*Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond:*

Onderstaand is per monster een indicatie gegeven van de hergebruiksmogelijkheden, op basis van indicatieve toetsing aan de normen van de Regeling Bodemkwaliteit.

- mm2.1: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
- mm2.2: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'  
(uitgesplitst: monsters 2-06-1 en 2-08-1)
- mm2.3: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
- mm2.4: Herbruikbaar, altijd toepasbaar
- mm2.5: Niet herbruikbaar i.v.m. gehalte aan som PCB en minerale olie
- mm2.6: Herbruikbaar, voldoet aan kwaliteitsklasse 'industrie'
- mm2.7: Herbruikbaar, altijd toepasbaar

## 5.2.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m<sup>2</sup> een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 9: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 2

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grond-soort	Herkomst	Asbestconcentratie
2-mm1	2-02, 2-03, 2-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	<bepalingsgrens
2-mm2	2-01, 2-04, 2-05, 2-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, matig puinhoudend	<bepalingsgrens
2-S01-2	2-S01 (890-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	<bepalingsgrens

Er is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond ter plaatse van onderdeel 2.

Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat de locatie niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen noodzaak tot nader onderzoek noodzakelijk.

## 5.2.3 Grondwater

In het grondwatermonster uit peilbuis 2-08 zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, zink en 1,2-dichloorethenen(som) aangetoond. De betreffende peilbuis is geplaatst nabij de gesaneerde verontreiniging (evaluatie-rapport Chemielinco, 1999). De analyseresultaten laten geen kenmerken van een eventuele restverontreiniging zien.

Vergelijkbare licht verhoogde concentraties aan dichloorethenen(som) zijn tevens in het grondwater ter plaatse van de onderdelen 1 en 3 aangetoond. Gezien de lage concentraties wordt een geval van ernstige bodemverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen niet verwacht.

Op basis van de vastgestelde kwaliteit van het grondwater wordt geen geval van ernstige bodemverontreiniging verwacht ter plaatse van de te realiseren haven. Wel dient rekening gehouden te worden met de verontreiniging op de locatie Koningin Wilhelminalaan 3 (zie ook par. 5.3). Bij eventuele bemalingswerkzaamheden kan deze mobiele verontreiniging worden 'aangetrokken'.

#### 5.2.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuf zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007. De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).

Ter verificatie is 1 monster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In het monster, 2-S01-2, is geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

### 5.3 Onderdeel 3, infra/parkeren/openbare ruimte

In bijlage 3 zijn de analysecertificaten van het grond-, asbest- en grondwateronderzoek opgenomen. De gemeten waarden zijn getoetst aan de normwaarden voor grond en grondwater zoals in paragraaf 3.3 omschreven. De tabellen met de toetsresultaten van de 'Wbb-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 4. De tabellen met de toetsresultaten van de indicatieve 'Rbk-toetsing' zijn opgenomen in bijlage 5.

#### 5.3.1 Grond

Conform de NEN 5740, strategie VED-HE, zijn 3 mengmonsters (bestaande uit maximaal 4 deelmonsters) geanalyseerd van de meest verdachte bodemlagen. De bodemlaag tot maximaal 0,75 m-mv is onderzocht.

In de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de analyseresultaten. Daarbij zijn alleen de parameters in gehalten boven de achtergrondwaarden AW2000 vermeld.

tabel 10: Samenvatting analyseresultaten grond, onderdeel 3

Monster-codering	Boringen (diepte)	Grond-soort	Herkomst	>AW	>T	>I
mm3.1	3-01, 3-03, 3-05, 3-08 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Pb	-	Som-PCB
mm3.2	3-09, 3-12, 3-13, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, puin/kolengruis	Hg, Pb, Zn, som-PAK	Som-PCB	-
mm3.3	3-07, 3-14 (50-75)	Zand	Ondergrond, sporen puin	Hg	Som-PCB	-
3-02-1	3-01 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	som-PCB	-	-
3-03-1	3-03 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	som-PCB	-	-
3-05-1	3-05 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	-	-	som-PCB
3-08-1	3-08 (0-50)	Zand	Uitsplitsing mm3.1	-	-	som-PCB
3-04-2	3-04 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-06-2	3-06 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-07-2	3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse		som-PCB	
3-09-2	3-09 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	som-PCB		
3-10-2	3-10 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-11-2	3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse			som-PCB
3-12-2	3-12 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse		som-PCB	
3-13-2	3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, separate analyse	som-PCB		

Het gehalte aan som-PCB ligt in monster mm3.1 boven de interventiewaarde. In de monsters mm3.2 en mm3.3 liggen de gehalten onder de interventiewaarde.

Het mengmonster mm3.1 is uitgesplitst op som-PCB. Hieruit volgt dat een opvallend hoog gehalte (circa 10x i-waarde) in monster 3-08-1 wordt aangetroffen. Daarnaast is een hoog gehalte gemeten in monster 3-05-1 (rond i-waarde). In de monsters 3-02-1 en 3-03-1 zijn gehalten boven de achtergrondwaarde aangetroffen.

Naar aanleiding van het aantreffen van sterk verhoogde gehalten aan som-PCB, eveneens ter plaatse van onderdeel 1, zijn enkele aanvullende analyses uitgevoerd op separate monsters uit de bovengrond. Het blijkt dat in een 4-tal monsters de i-waarde wordt overschreden. In de overige monsters zijn overschrijdingen van de achtergrondwaarde en tussenwaarde vastgesteld.

Er wordt op basis van de onderzoeksresultaten geconcludeerd dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB. De verontreinigingssituatie is op basis van de tot dusver bekende gegevens op tekening 2 weergegeven.

Met uitzondering van som-PCB zijn de gemeten licht verhoogde gehalten aan overige verontreinigingen vergelijkbaar met de bodemkwaliteit binnen de betreffende bodemkwaliteitszone. De aangetoonde licht verhoogde gehalten zijn te relateren aan de bijmengingen van puin en kolengruis.

Som-PAK en vluchtige aromatische koolwaterstoffen, zoals tijdens het actualiserend grondonderzoek (2007) zijn vastgesteld (in gehalten boven de interventiewaarden: boring 04A), zijn binnen het onderzochte traject tot 0,75 m-mv niet opnieuw aangetroffen.

*Indicatie hergebruiksmogelijkheden vrijkomende grond:*

In verband met het aantreffen van sterk verhoogde gehalten aan som-PCB is de vrijkomende grond niet herbruikbaar.

### 5.3.2 Asbest

Op het maaiveld en in het materiaal uit de gegraven proefgaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen. Van het opgegraven materiaal is per maximaal 1.000 m<sup>2</sup> een mengmonster geanalyseerd op asbest.

tabel 11: Samenvatting analyseresultaten asbest, onderdeel 3

Monster-codering	Gaten/Sleuven (diepte)	Grondsoort	Herkomst	Asbestconcentratie (gewogen) mg/kg d.s.
3-mm1	3-01, 3-02, 3-03 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	6,5
3-mm2	3-04, 3-06, 3-07 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-mm3	3-08, 3-09, 3-11 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-mm4	3-10, 3-12, 3-13 (0-50)	Zand	Bovengrond, sporen puin	< bepalingsgrens
3-mm5	3-05, 3-14 (0-50)	Zand	Bovengrond, zwak puinhoudend	< bepalingsgrens
3-MMS	3-S02, 3-S03 (80-130)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens
3-S01-2	3-S01 (90-140)	Zand	Ondergrond, puinhoudend	< bepalingsgrens

Het mengmonster 3-mm1 bevat niet-hechtgebonden asbest in de fractie >4mm. Omdat in de fractie >4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie (f<0,5mm) worden onderzocht door middel van SEM/RMA volgens ISO 14966. Op basis van het kwalitatieve onderzoek van de fractie <0,5mm zijn echter geen losse vezel(bundel)s gevonden, waardoor geen aanvullende SEM analyse is uitgevoerd.

De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde. Op basis van het verkennend onderzoek conform de NEN5707, waarbij voldoende analyses zijn uitgevoerd, kan geconcludeerd worden dat niet verdacht is van het voorkomen van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

### 5.3.3 Grondwater

In het grondwater uit peilbuis 3-15 (peilbuis nabij streefwaarde-contour verontreiniging Koningin Wilhelminalaan 3) zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan barium, zink, 1,2-dichloorethenen(som) en xylenen(som) aangetoond.

In het grondwater uit peilbuis 3-16 (peilbuis nabij interventiewaarde-contour verontreiniging Koningin Wilhelminalaan 3) zijn sterk verhoogde concentraties aan vluchtige aromatische koolwaterstoffen en minerale olie aangetoond. Daarnaast bevat dit monster licht verhoogde concentraties aan barium en zink. Gezien de hoge gehalten aan vluchtige aromaten is het grondwatermonster in het laboratorium verdund. Hierdoor geldt voor de vluchtige chloorkoolwaterstoffen (VOCl) een verhoogde detectiegrens. Het valt niet uit te sluiten dat voor enkele individuele VOCl sprake is van gehalten boven de interventiewaarde, mede gezien de waargenomen onbekende geur bij dit monster.

De betreffende grondwateranalyses bevestigen de aanwezigheid van een verontreiniging met vluchtige aromatische koolwaterstoffen en minerale olie, afkomstig van de locatie Koningin Wilhelminalaan 3.

Bij eventuele ontgravingswerkzaamheden ten behoeve van het inrichten van infravoorzieningen en openbare ruimte wordt gezien de aanlegdiepte, contact met de aangetoonde grondwaterverontreiniging niet verwacht.

#### 5.3.4 Obstakels in de ondergrond

In de gegraven proefsleuven zijn geen funderingen aangetroffen. Het aangetroffen puin (waaronder soms grote brokken) is de oorzaak van gestaakte boringen tijdens het onderzoek van 2007. De hoeveelheid aangetroffen puin bedraagt < 20% (m/m).

Ter verificatie zijn twee monster van de puinhoudende laag ingezet voor analyse op asbest. In deze monsters, 3-S01-2 en 3-MMS, zijn geen asbestconcentratie boven de bepalingsgrens vastgesteld.

## 6 SPOEDEISENDHEID

### 6.1 Inleiding

De Wet bodembescherming (Wbb) geeft aan dat als een geval van ernstige verontreiniging is vastgesteld, er dan sprake is van een potentieel risico, dat aanleiding geeft tot een vorm van saneren of beheren. Artikel 37 heeft tot doel vast te stellen of er sprake is van een zodanig risico bij het huidige of toekomstig gebruik, dat er spoedig moet worden gesaneerd.

Indien sprake is van onaanvaardbare risico's, moet zo snel mogelijk worden gesaneerd, waarbij de te nemen maatregelen primair gericht moeten zijn op het in voldoende mate tegengaan van de optredende risico's. Het hoeft dus niet te betekenen dat het hele geval spoedig dient te worden gesaneerd.

Risico's die aanleiding kunnen zijn om met spoed te saneren, worden verdeeld in:

- a) risico's voor de mens;
- b) risico's voor het ecosysteem;
- c) risico's van verspreiding van verontreiniging.

*Ad a)*

Er is sprake van onaanvaardbare risico's voor de mens indien bij het huidige of voorgenomen gebruik van de locatie een situatie bestaat waarbij:

- chronische negatieve gezondheidseffecten kunnen op treden;
- acute negatieve gezondheidseffecten kunnen optreden.

Ook bij aantoonbare hinder voor de mens (huidirritatie, stank) dient met spoed te worden gesaneerd.

*Ad b)*

Er is sprake van onaanvaardbare risico's voor het ecosysteem indien bij het huidige of voorgenomen gebruik van de locatie:

- de biodiversiteit kan worden aangetast;
- kringloopfuncties kunnen worden verstoord;
- bio-accumulatie en doorvergiftiging kan plaatsvinden.

*Ad c)*

Er is sprake van onaanvaardbare risico's van verspreiding in de volgende situaties:

- het gebruik van de bodem door mens of ecosysteem wordt bedreigd door de verspreiding van verontreiniging in het grondwater waardoor kwetsbare objecten hinder ondervinden;
- er sprake is van een onbeheersbare situatie, dat wil zeggen indien:
  - er een drijfslaag aanwezig is;
  - er een zaklaag aanwezig is;

- de verspreiding heeft geleid tot een grote grondwaterverontreiniging (6.000 m<sup>3</sup>). Er is echter geen sprake van een onbeheersbare situatie indien aangetoond kan worden dat de actuele verspreiding minder bedraagt dan 1.000 m<sup>3</sup>/jaar.

De werkwijze van het saneringscriterium is beschreven in de Circulaire bodemsanering per 1 juli 2013.

Voor de gevallen die met spoed moeten worden gesaneerd geldt als richtlijn dat binnen 4 jaar na het afgeven van de beschikking ernst en spoed met saneringswerkzaamheden moet worden aangevangen. Voor de gevallen die niet met spoed hoeven te worden gesaneerd geldt geen termijn voor het uitvoeren van een sanering.

## 6.2 Bepaling saneringscriterium

De bepaling van het saneringscriterium heeft plaatsgevonden aan de huidige situatie. Het saneringscriterium bestaat uit drie stappen:

### *Stap 1:*

Hierin wordt vastgesteld of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Volgens de Wet bodembescherming (Wbb) is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging indien voor tenminste één stof de gemiddelde gemeten concentratie van minimaal 25 m<sup>3</sup> bodemvolume in het geval van een bodemverontreiniging, of 100 m<sup>3</sup> poriënverzadigd bodemvolume in het geval van grondwaterverontreiniging, hoger is dan de interventiewaarde. Voor een bodemverontreiniging met asbest is het volumecriterium voor het vaststellen van de ernst van het geval niet van toepassing, maar geldt alleen de overschrijding van de interventiewaarde.

### *Stap 2:*

Deze stap omvat een standaard risicobeoordeling. Dit betreft voor grond en grondwater een generieke modelberekening met de applicatie Sanscrit beschikbaar op [www.risicotoolboxbodem.nl](http://www.risicotoolboxbodem.nl). Met de applicatie Sanscrit zijn de mogelijke risico's voor mens, ecosysteem en verspreiding bepaald. De invoer en de resultaten van de risicobeoordeling zijn weergegeven in bijlage 6.

### *Stap 3:*

Stap 3 bestaat uit aanvullende metingen of aanvullende berekeningen en omvat een meer locatie-specifieke invulling. Deze stap kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd, indien uit stap 2 blijkt dat sprake is van onaanvaardbare risico's, terwijl voor de betreffende locatie naar verwachting feitelijk geen sprake is van onaanvaardbare risico's.

### Verontreiniging PCB's

Uit stap 1 zoals beschreven in paragraaf 5.1.1 en 5.3.1 blijkt dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

In stap 2 is gebruik gemaakt van het model Sanscrit beschikbaar op [www.risicotoolboxbodem.nl](http://www.risicotoolboxbodem.nl).

Voor de beoordeling van de humane risico's zijn de hoogst gemeten gehalten (punt 3-08) ingevoerd. Hieruit volgde dat geen sprake was van actuele humane risico's.

Voor de ecologische risico's is de toxische druk (TD) van diverse monsters bepaald. Bij invoering van de analyseresultaten blijkt dat voor geen van de monsters sprake is van een TD > 0%. Er is derhalve geen sprake van een oppervlak met een TD > 65% noch een oppervlak met een TD > 25%.

Daarmee wordt het criterium voor een ecologisch risico niet overschreden.

Gezien er geen concentraties in het grondwater boven de interventiewaarde aanwezig zijn is geen sprake van een verspreidingsrisico.

Uit de resultaten van stap 2, zoals weergegeven in bijlage 6, blijkt derhalve dat geen sprake is van spoedeisendheid voor sanering.

## 7 CONCLUSIES

In opdracht van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht. De werkzaamheden omvatten tevens een onderzoek naar de eventuele aanwezigheid van asbest.

De aanleiding tot het uitvoeren van het bodemonderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van de locatie. De locatie wordt herontwikkeld voor woningbouw, horeca en recreatie. De locatie is in de huidige situatie braakliggend en is de afgelopen jaren in gebruik geweest door zgn. “stadsmoaden”.

Doelstelling van het onderzoek is het verzamelen van voldoende en actuele gegevens voor de aanvraag van diverse vergunningen die voor de herontwikkeling noodzakelijk zijn. Daarnaast dient met het onderzoek inzicht te worden verkregen in mogelijke belemmeringen bij graafwerkzaamheden en de globale hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond.

Op basis van de verschillende (toekomstige) functies en de mate waarin grondverzet in de bodem plaats zal gaan vinden, is de locatie onderverdeeld in de volgende onderdelen:

1. Gebouwen, circa 4.500 m<sup>2</sup> (bouwprojecties)
2. Haven, circa 1.250 m<sup>2</sup>.
3. Infra / parkeren / openbare ruimte, circa 4.900 m<sup>2</sup>.

### Onderdeel 1 - bouwprojecties:

Hiervoor geldt dat in vrijwel alle monsters sporen puin voorkomen.

In een aantal grondmonsters van de bovengrond zijn gehalten aan som-PCB boven de interventiewaarde aangetoond. In de ondergrond wordt de interventiewaarde niet overschreden, echter hierbij dient opgemerkt te worden dat de ondergrond slechts beperkt onderzocht is ten opzichte van de bovengrond.

Voor de overige parameters worden de interventiewaarden niet overschreden.

Ook de vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde.

Omdat ter plaatse van onderdeel 3 eveneens gehalten aan som-PCB boven de i-waarde zijn vastgesteld, wordt geconcludeerd dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB.

### Onderdeel 2 - haven:

Hiervoor wordt geconcludeerd dat in de geanalyseerde mengmonsters geen overschrijdingen van de interventiewaarden zijn aangetoond. Niet uitgesloten kan worden of in de individuele deelmonsters overschrijding van de i-waarde van som-PCB voorkomt. De verhoogde gehalten aan som-PCB vormen mogelijk onderdeel van het geval van ernstige bodemverontreiniging ter plaatse van de onderdelen 1 en 3.

Er is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond ter plaatse van onderdeel 2.

#### Onderdeel 3 - infra/parkeren/openbare ruimte:

Hiervoor geldt verspreid over een groot deel van het terrein sterk verhoogde gehalten aan som-PCB zijn aangetoond. Omdat ter plaatse van onderdeel 1 eveneens gehalten aan som-PCB boven de i-waarde zijn vastgesteld, wordt geconcludeerd dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Voor de overige parameters worden de tussenwaarden niet overschreden.

De vastgestelde gewogen asbestconcentraties liggen ruim onder de interventiewaarde.

#### Geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB

Geconcludeerd wordt dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met som-PCB.

Deze verontreiniging wordt gerelateerd aan het vroegere gebruik van de locatie.

Op basis van het tot dusver uitgevoerde bodemonderzoek is duidelijk dat een aanzienlijk deel van de bovengrond sterk verontreinigd is met som-PCB. In de ondergrond zijn in de geanalyseerde mengmonsters geen overschrijdingen van de i-waarde aangetoond, echter dit valt niet uit te sluiten voor de individuele deelmonsters.

Uit de risicobeoordeling blijkt dat geen sprake is van spoedeisende sanering van het geval van bodemverontreiniging (bij het huidige gebruik).

Met het uitgevoerde bodemonderzoek is de omvang (horizontaal, verticaal, grondwater) van de verontreiniging niet in detail vastgesteld.

#### Grondwater

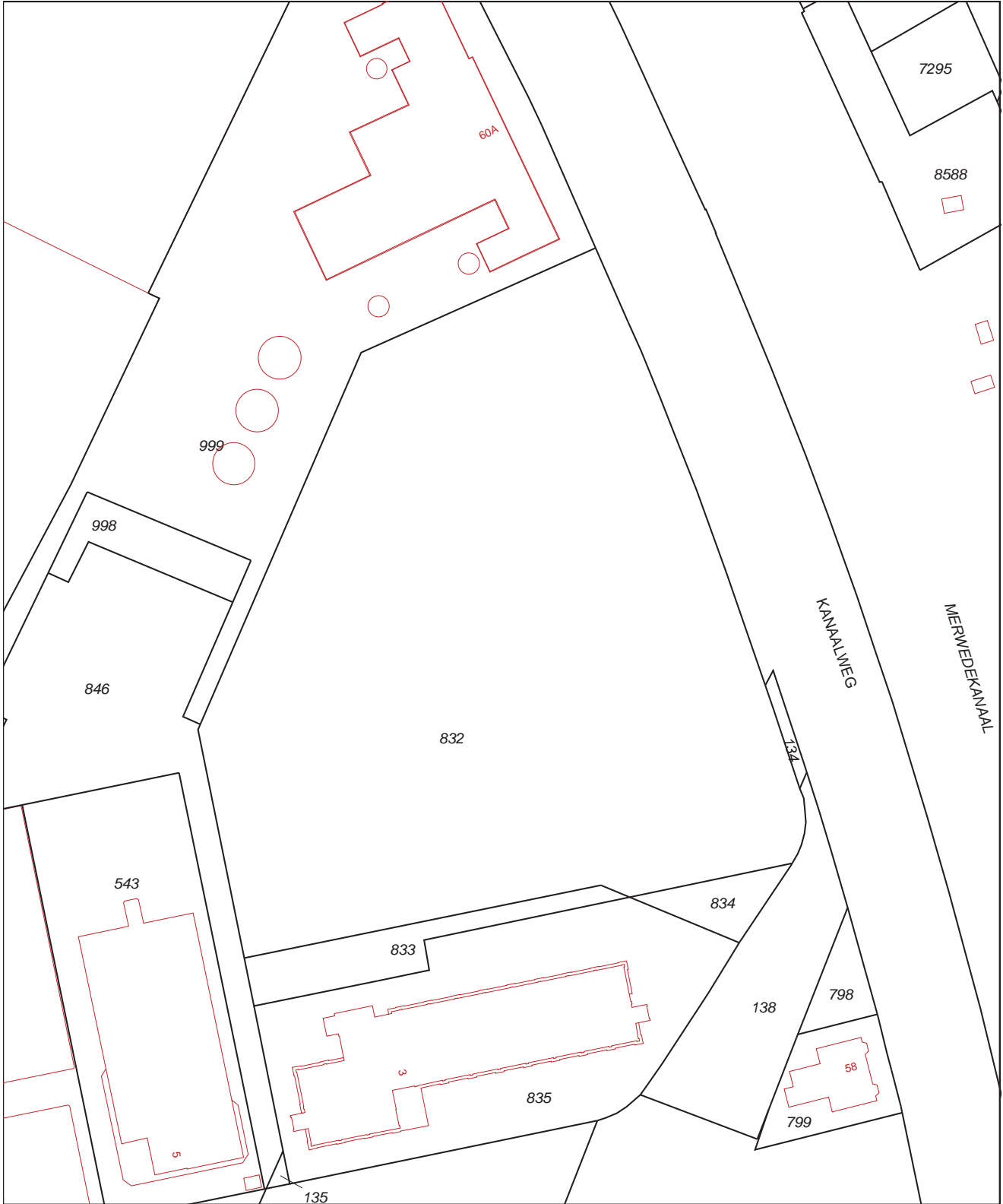
Voor het grondwater geldt dat in de peilbuizen bij de gesaneerde kernen geen of vrijwel geen verontreinigingen zijn aangetroffen. Hieruit is afgeleid dat geen sprake is van een restverontreiniging in het grondwater.

Op het zuidelijk gelegen perceel Koningin Wilhelminalaan 3 is wel sprake van een geval van ernstige verontreiniging, in ieder geval van het grondwater. Deze wordt bevestigd door de resultaten van peilbuis 3-16 aan de terreingrens, waarin sprake is van sterk verhoogde gehalten aan minerale olie en vluchtige aromaten in het grondwater. Mogelijk is hier ook sprake van verhoogde gehalten aan vluchtige chloorkoolwaterstoffen.

#### Hergebruik

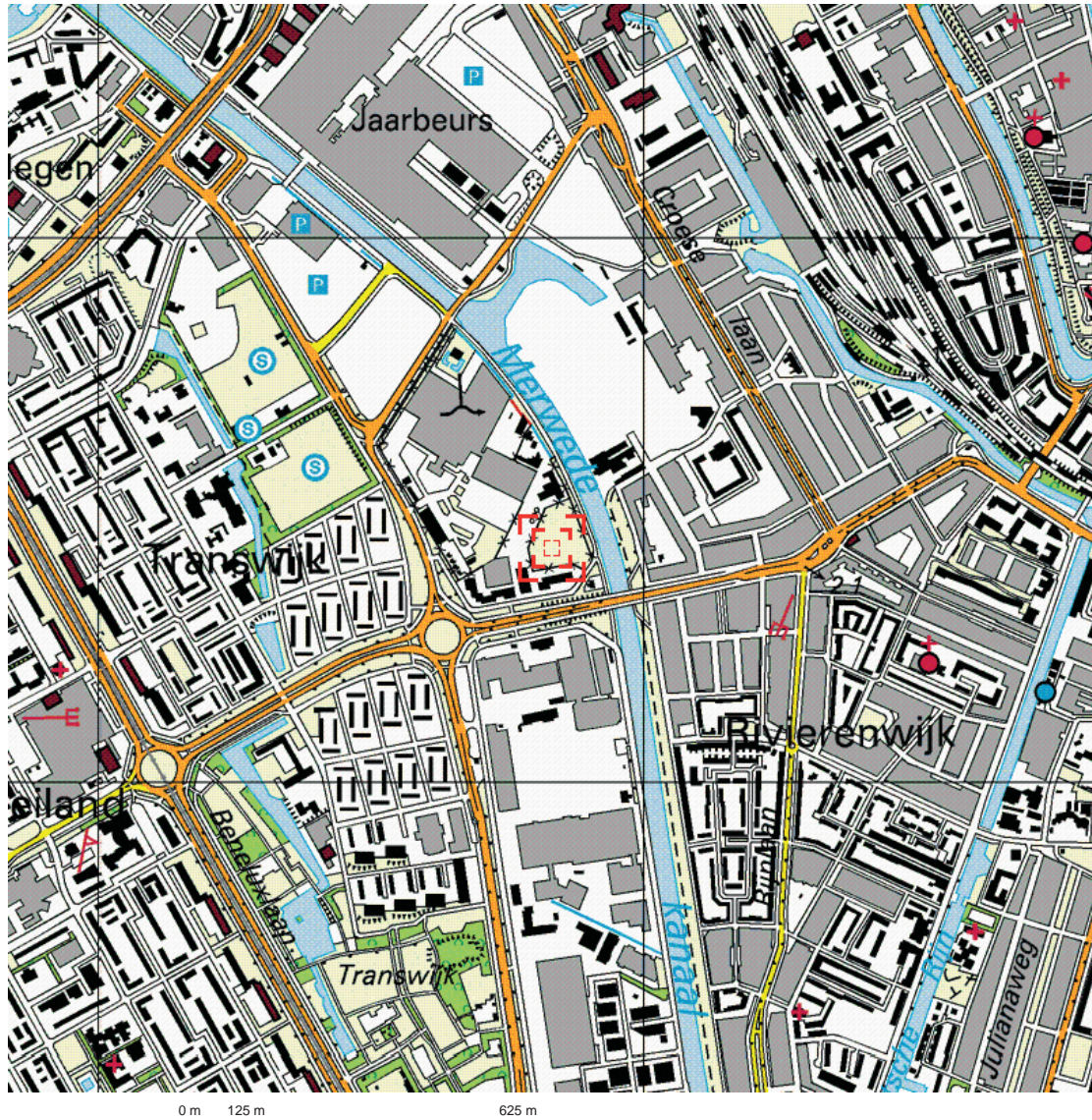
De aangetoonde gehalten aan som-PCB en minerale olie zorgen voor een belangrijk deel van de locatie, dat vrijkomende grond niet in aanmerking komt voor hergebruik.

**bijlage 1:**  
**Topografische ligging onderzoekslocatie en kadastrale situatie**



<p>12345 Deze kaart is noordgericht</p> <p>Perceelnummer</p> <p>25 Huisnummer</p> <p>— Vastgestelde kadastrale grens</p> <p>— Voorlopige kadastrale grens</p> <p>— Administratieve kadastrale grens</p> <p>— Bebouwing</p> <p>— Overige topografie</p> <p>Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 7 augustus 2013</p> <p>De bewaarder van het kadaster en de openbare registers</p>	<p>Schaal 1:1000</p> <p>Kadastrale gemeente</p> <p>Sectie</p> <p>Perceel</p>	<p>UTRECHT</p> <p>R</p> <p>832</p>	
---	--	------------------------------------	--

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.  
 De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.



Deze kaart is noordgericht.

Schaal 1: 12500

 Hier bevindt zich Kadastraal object UTRECHT R 832  
Kanaalweg 59, UTRECHT

© De auteursrechten en databankenrechten zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster.



<p><b>bebouwd gebied</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a huizenblok, groot gebouw</li> <li>b huizen</li> <li>c hoogbouw</li> <li>d kas</li> </ul> <p><b>wegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>autosnelweg</li> <li>hoofdweg met gescheiden rijbanen</li> <li>hoofdweg</li> <li>regionale weg met gescheiden rijbanen</li> <li>regionale weg</li> <li>lokale weg met gescheiden rijbanen</li> <li>lokale weg</li> <li>weg met losse of slechts verharding</li> <li>onverharde weg</li> <li>straat/overige weg</li> <li>wandelgebied</li> <li>fietspad</li> <li>pad, voetpad</li> <li>weg in aanleg</li> <li>weg in ontwerp</li> <li>viaduct</li> <li>tunnel</li> <li>vaste brug</li> <li>beweegbare brug</li> <li>brug op pijlers</li> </ul>	<p><b>spoorwegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>spoorweg: enkelspoor</li> <li>spoorweg: dubbelspoor</li> <li>spoorweg: diesporig</li> <li>spoorweg: viersporig</li> <li>a station b kadeperron</li> <li>tram</li> <li>a metro bovengronds b metrostation</li> </ul> <p><b>hydrografie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>waterloop: smaller dan 3 m</li> <li>waterloop: 3-6 m breed</li> <li>waterloop: breder dan 6 m</li> <li>a schutsluis b brug</li> <li>c vonder d koozem</li> <li>a grondduiker b stuw</li> <li>c duiker d sluis</li> </ul> <p><b>bodemgebruik</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a weide met sloten</li> <li>b bouwland met greppels</li> <li>c boomgaard</li> <li>d fruitkwekerij</li> <li>e boomkwekerij</li> <li>f weide met populieren</li> <li>g loofbos</li> <li>h naaldbos</li> <li>i gemengd bos</li> <li>j griend</li> <li>k heide</li> <li>l zand</li> <li>m draas en riet</li> <li>n heg en houtwal</li> </ul>	<p><b>overige symbolen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a kerik, moskee</li> <li>b toren, hoge koepel</li> <li>c kerik, moskee met toren</li> <li>d markant object</li> <li>e watertoren</li> <li>f vuurtoren</li> <li>a gemeentehuis b postkantoor</li> <li>c politiebureau d wegwijzer</li> <li>a kapel b kruis</li> <li>c vlampijp d telescoop</li> <li>a windmolen b watermolen</li> <li>c windmolenrij d windturbine</li> <li>a oliepompinstallatie</li> <li>b seismast</li> <li>c zendmast</li> <li>a hunebed b monument</li> <li>c poldergermaal</li> <li>a begraafplaats</li> <li>b boom c paal</li> <li>d opslagtank</li> <li>a kampeerterrin</li> <li>b sportcomplex</li> <li>c ziekenhuis</li> <li>schietbaan</li> <li>afzastering</li> <li>hoogspanningsleiding met mast</li> <li>muur</li> <li>geluidswering</li> </ul>
---	--	--

# Kadaster

---

Dienst voor het kadaster en de openbare registers in Nederland  
Gegevens over de rechtstoestand van kadastrale objecten, met uitzondering van de gegevens inzake hypotheek en beslagen

Betreft: UTRECHT R 832 7-8-2013  
bij Kanaalweg 59 UTRECHT 14:50:37  
Uw referentie: 13102501.avm  
Toestandsdatum: 6-8-2013

---

**Kadastraal object**

Kadastrale aanduiding: UTRECHT R 832  
Grootte: 1 ha 2 a 63 ca  
Coördinaten: 135833-454429  
Omschrijving kadastraal object: TERREIN (NIEUWBOUW BEDRIJVGHEID)  
Locatie: bij Kanaalweg 59  
UTRECHT  
Ontstaan op: 29-12-1997  
Ontstaan uit: UTRECHT R 569 gedeeltelijk

**Aantekening kadastraal object**

KWALITATIEVE VERBINTENIS  
Ontleend aan: HYP4 9602/14 reeks UTRECHT d.d. 7-5-1997

**Publiekrechtelijke beperkingen**

Er zijn geen beperkingen bekend in de gemeentelijke beperkingenregistratie en de kadastrale registratie.

---

**Gerechtigde****EIGENDOM**

Kondor Wessels Projecten B.V.  
Reggesingel 4  
7461 BA RIJSSEN  
Zetel: RIJSSEN

Recht ontleend aan: HYP4 9602/14 reeks UTRECHT d.d. 7-5-1997  
Eerst genoemde object in UTRECHT R 569 gedeeltelijk  
brondocument:

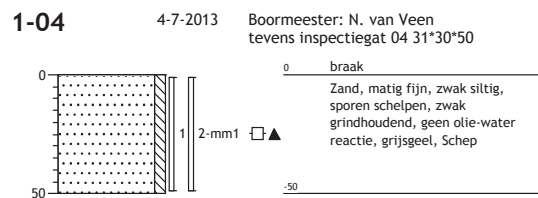
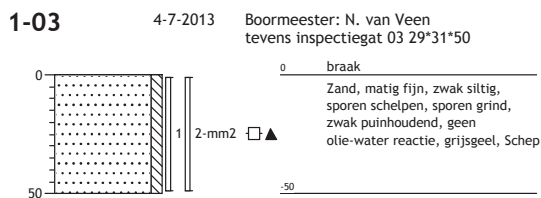
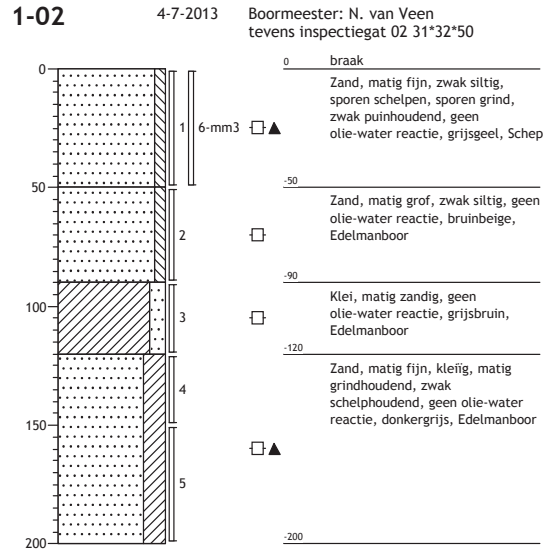
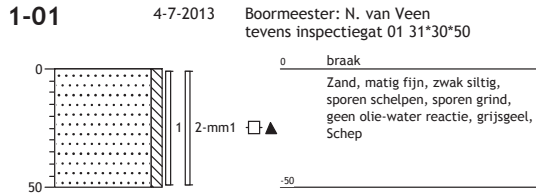
---

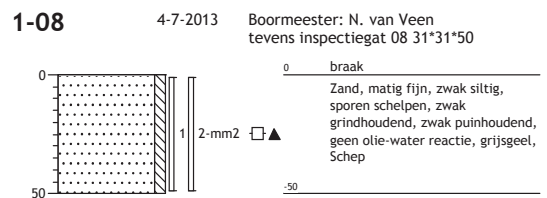
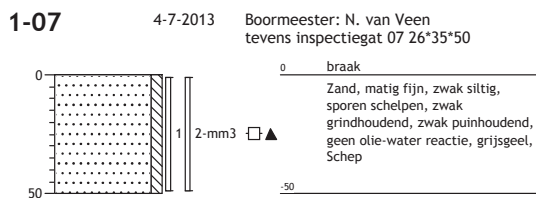
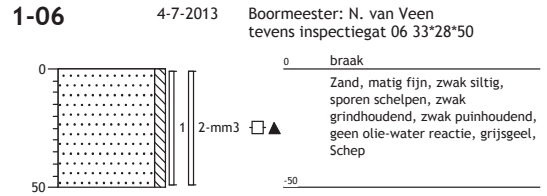
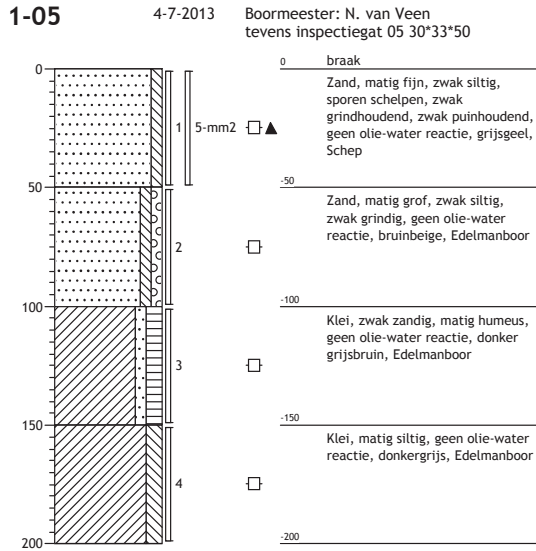
Einde overzicht

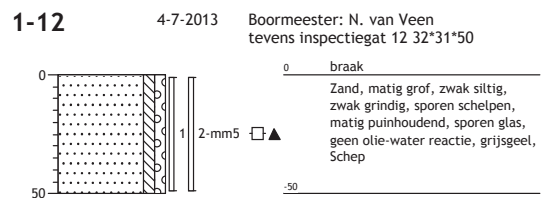
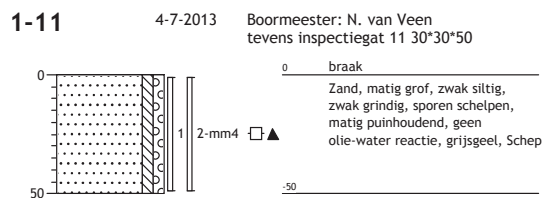
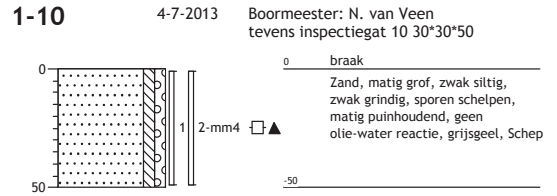
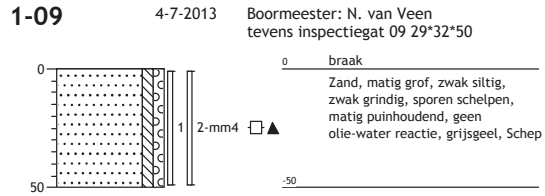
---

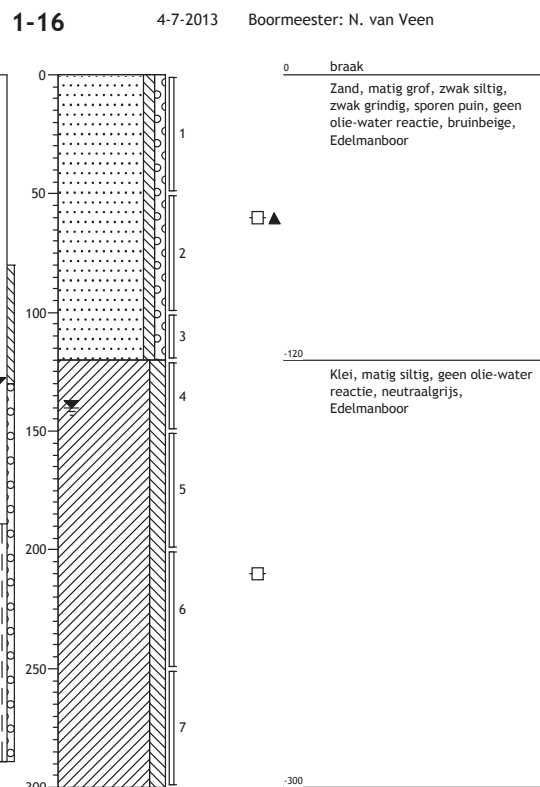
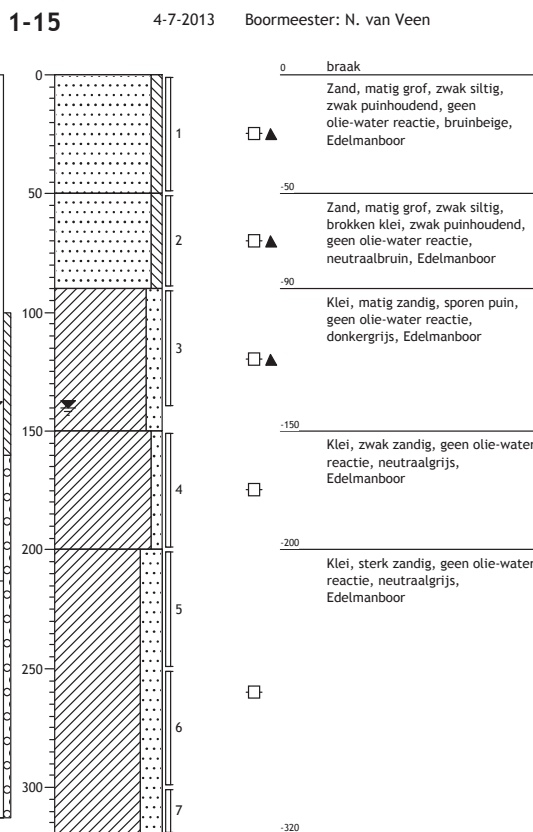
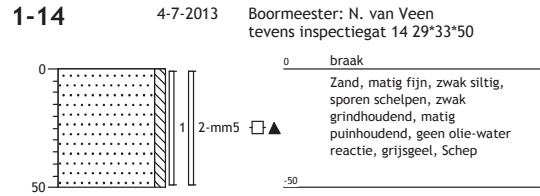
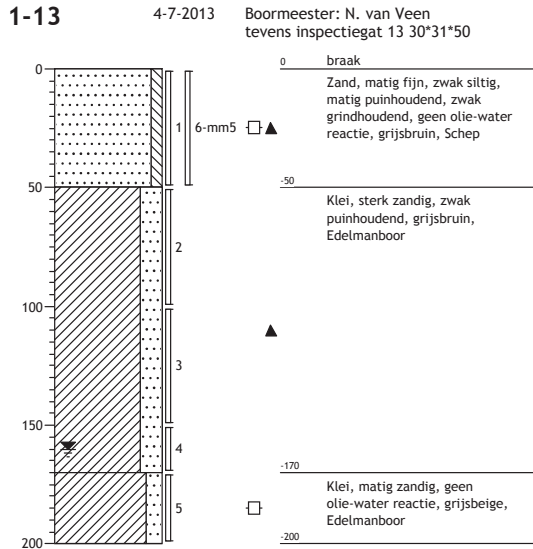
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt ten aanzien van de kadastrale gegevens zich het recht voor als bedoeld in artikel 2 lid 1 juncto artikel 6 lid 3 van de Databankenwet.

**bijlage 2:  
Boorprofielen**





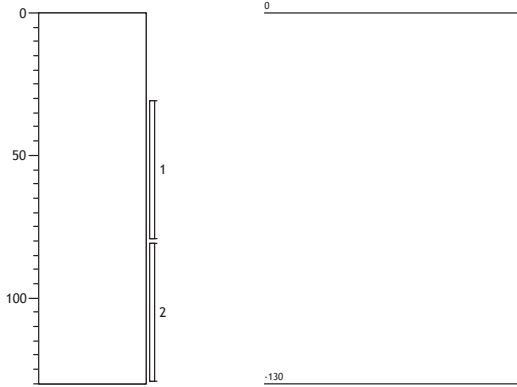




**1-MMS**

4-7-2013

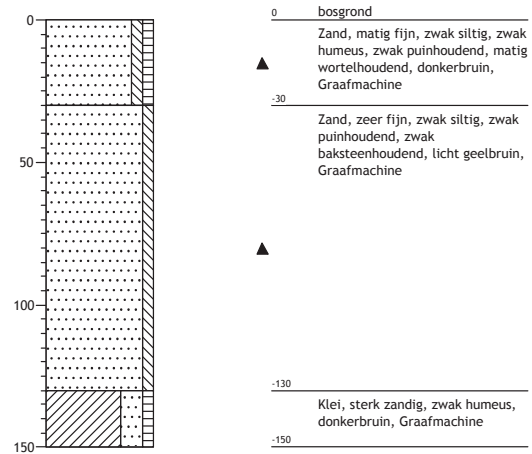
Boormeester: F. Drijer  
mm 1-S01 tot en met 1-S03



**1-S01**

4-7-2013

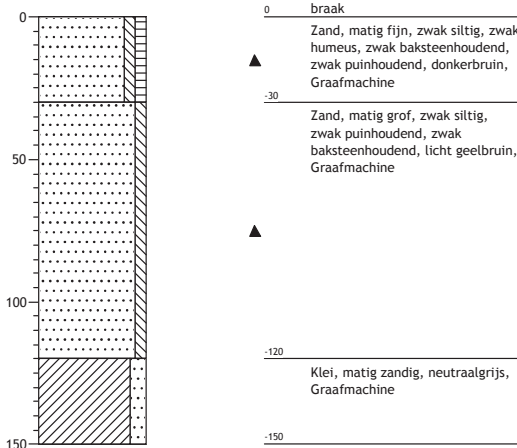
Boormeester: F. Drijer  
Sleuf LxB: 240\*75



**1-S02**

4-7-2013

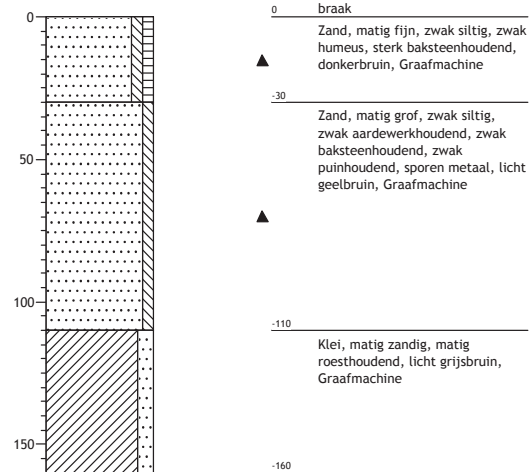
Boormeester: F. Drijer  
Sleuf LxB: 280\*45

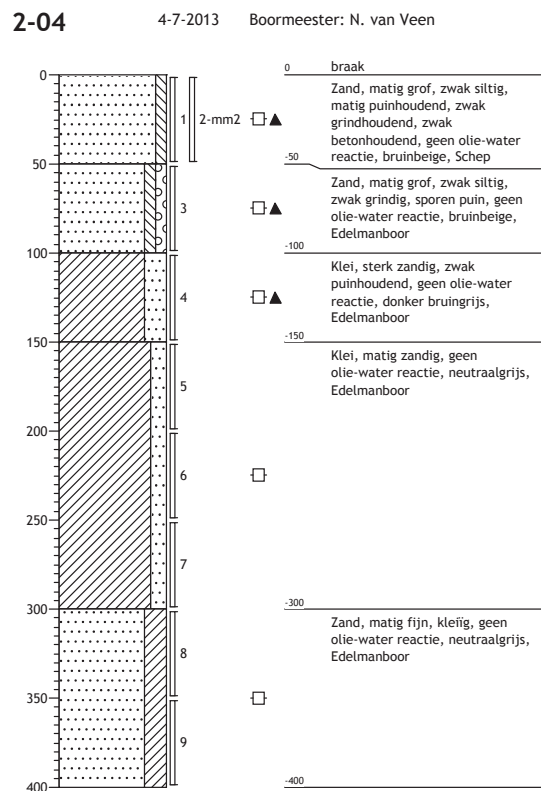
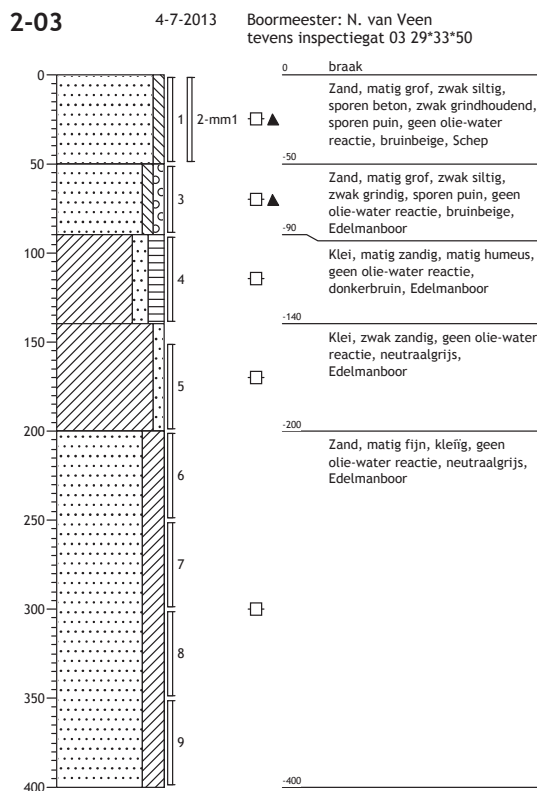
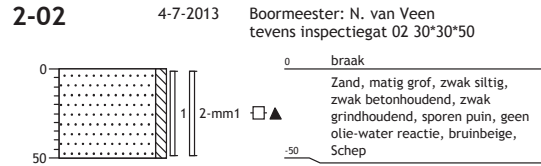
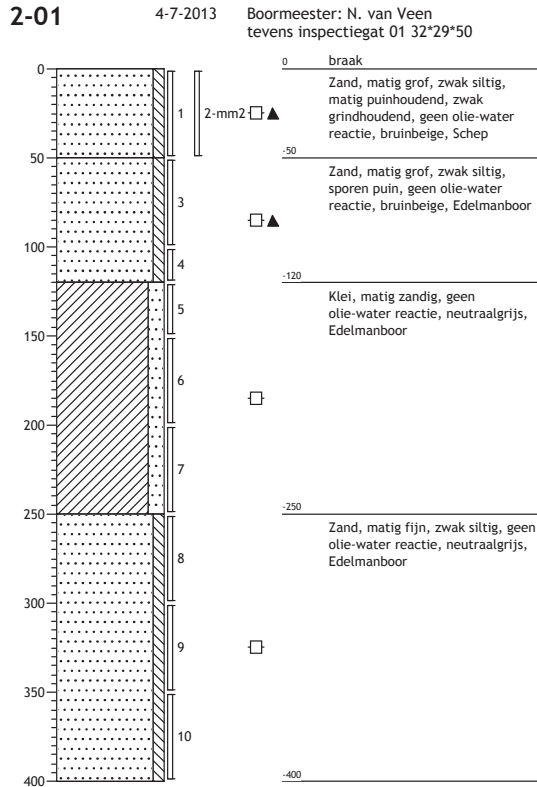


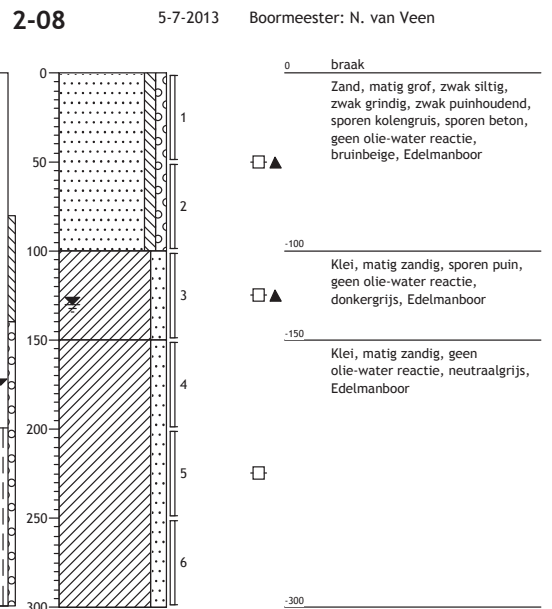
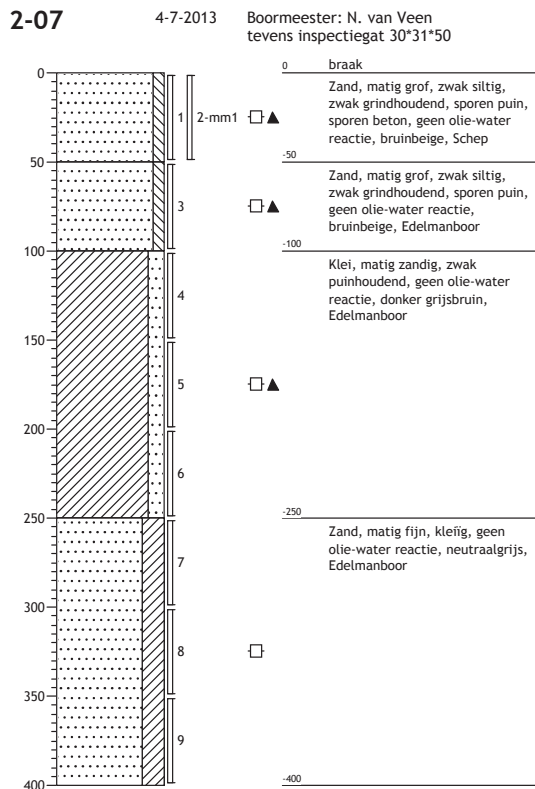
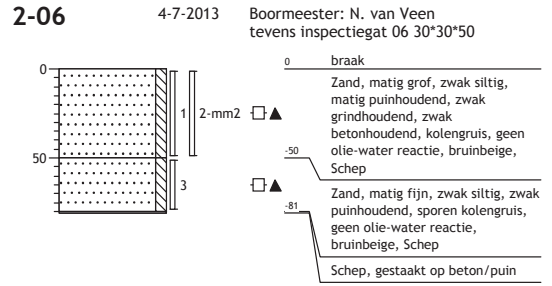
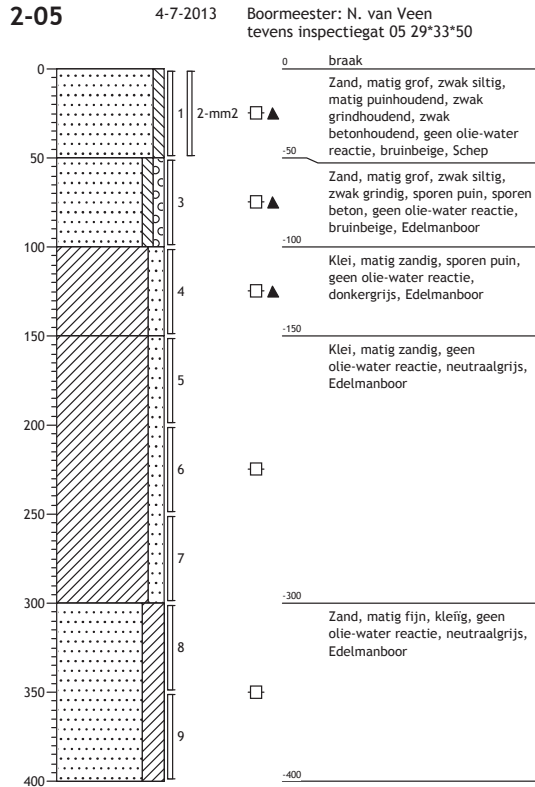
**1-S03**

4-7-2013

Boormeester: F. Drijer  
Sleuf LxB: 255\*45



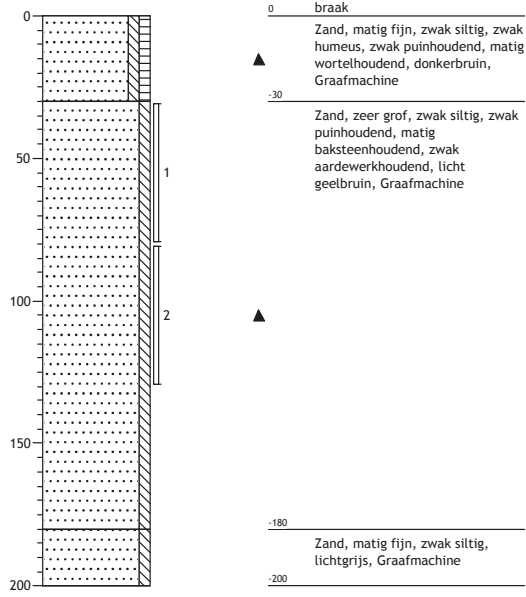


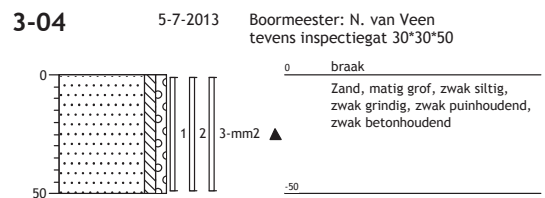
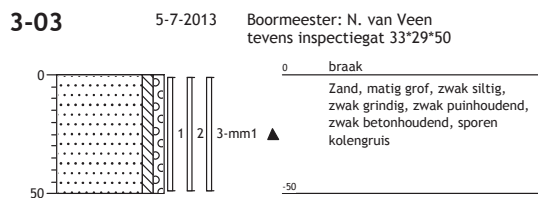
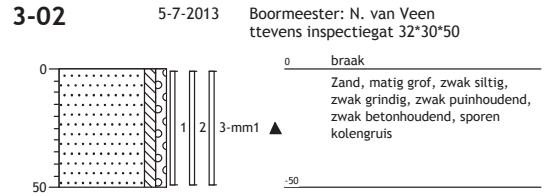
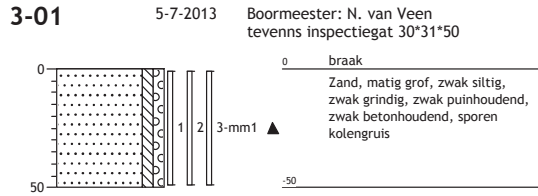


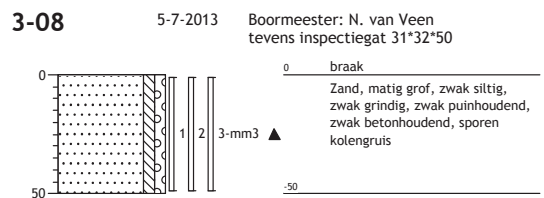
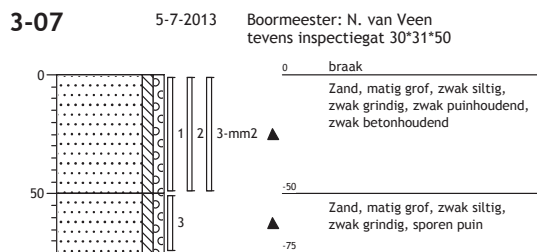
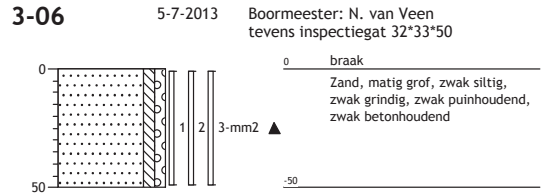
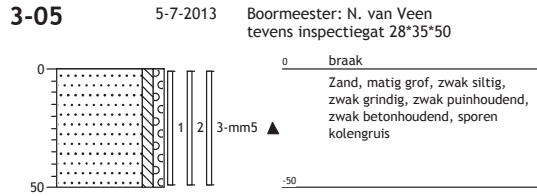
2-S01

4-7-2013

Boormeester: F. Drijer  
 Sleuf LxB: 275\*50

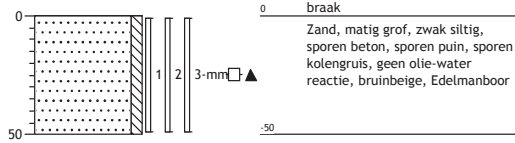






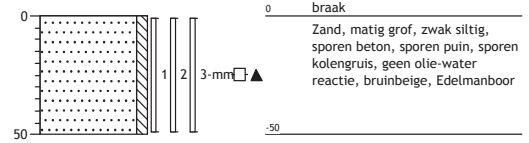
**3-09**

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen  
tevens inspectiegat 30\*30\*50



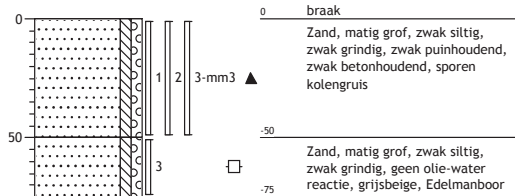
**3-10**

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen  
tevens inspectiegat 33\*28\*50



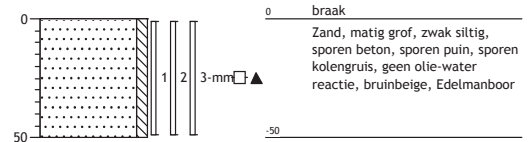
**3-11**

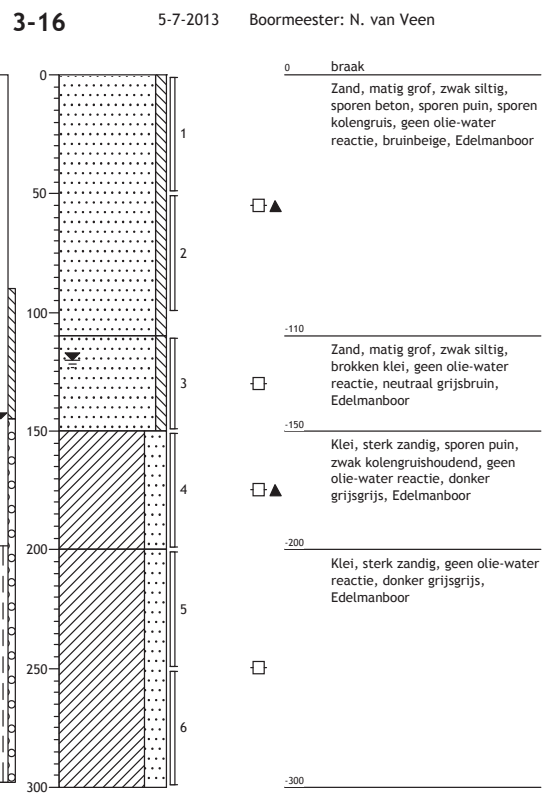
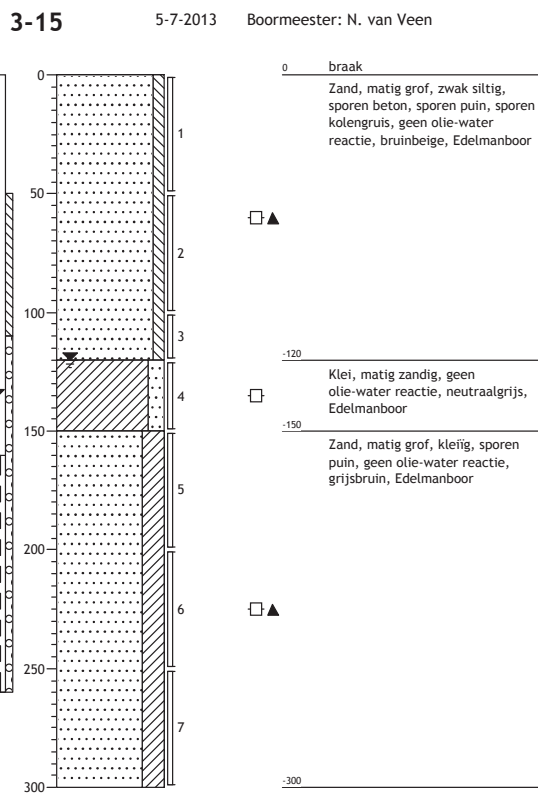
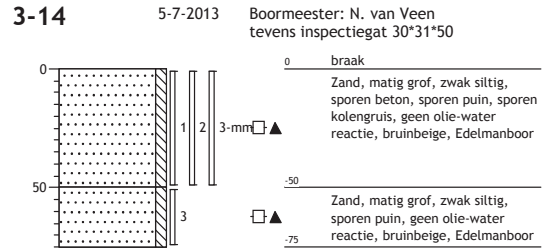
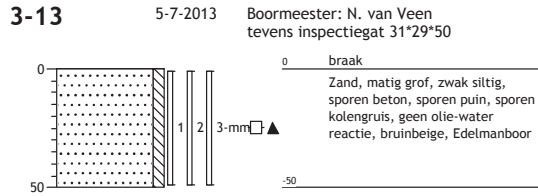
5-7-2013 Boormeester: N. van Veen  
tevens inspectiegat 32\*31\*50



**3-12**

5-7-2013 Boormeester: N. van Veen  
tevens inspectiegat 30\*31\*50





**3-MMS**

4-7-2013

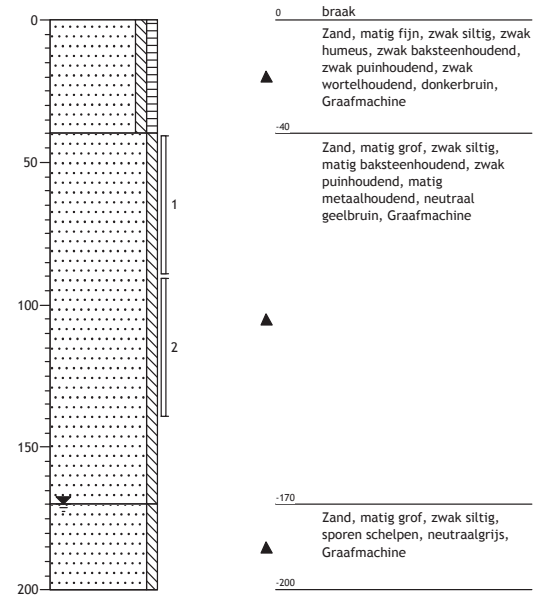
Boormeester: F. Drijer  
mm 3-S02 en 3-S03



**3-S01**

4-7-2013

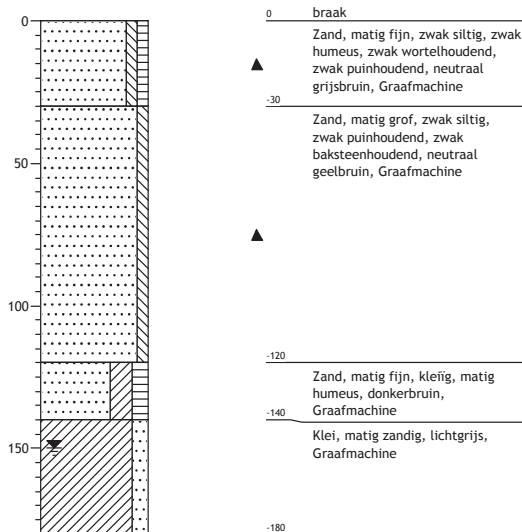
Boormeester: F. Drijer  
Sleuf LxB: 265\*80



**3-S02**

4-7-2013

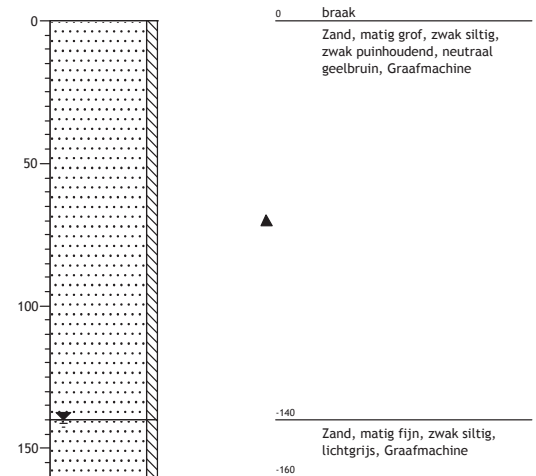
Boormeester: F. Drijer  
Sleuf LxB: 210\*45



**3-S03**

4-7-2013

Boormeester: F. Drijer  
Sleuf LxB: 240\*60



**Legenda (cont'd) (tbl) (1/1)**






**gnd**

-  gnd, city
-  gnd, suburban
-  gnd, suburban
-  gnd, suburban
-  gnd, suburban

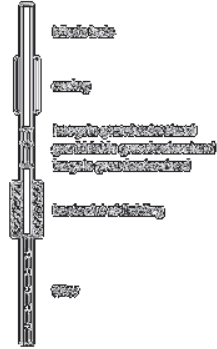
**swd**

-  swd, city
-  swd, suburban
-  swd, suburban
-  swd, suburban
-  swd, suburban



**wdw**

-  wdw, suburban
-  wdw, suburban
-  wdw, suburban
-  wdw, suburban
-  wdw, suburban

**pld**



**hdp**

-  hdp, suburban
-  hdp, suburban
-  hdp, suburban
-  hdp, suburban
-  hdp, suburban
-  hdp, suburban
-  hdp, suburban

**lgn**

-  lgn, suburban
-  lgn, suburban

**ovrty**

-  ovrty, suburban
-  ovrty, suburban
-  ovrty, suburban
-  ovrty, suburban
-  ovrty, suburban
-  ovrty, suburban

**gwr**

-  gwr, suburban
-  gwr, suburban
-  gwr, suburban
-  gwr, suburban
-  gwr, suburban

**gls**

-  gls, suburban
-  gls, suburban
-  gls, suburban
-  gls, suburban
-  gls, suburban

**pld**

-  pld, suburban
-  pld, suburban
-  pld, suburban
-  pld, suburban
-  pld, suburban

**gwr**

-  gwr, suburban
-  gwr, suburban

**gwr**

-  gwr, suburban
-  gwr, suburban
-  gwr, suburban
-  gwr, suburban

**gwr**

-  gwr, suburban
-  gwr, suburban

**bijlage 3:  
Analysecertificaten**



## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.

A. Van de Maat

Postbus 202

7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 7

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11910400, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

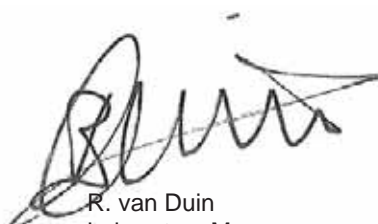
Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 7 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 7

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910400 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie			
001	Grond (AS3000)	mm1.1 mm1.1 1-02 (0-50) 1-03 (0-50) 1-05 (0-50) 1-07 (0-50)			
002	Grond (AS3000)	mm1.2 mm1.2 1-10 (0-50) 1-11 (0-50) 1-12 (0-50) 1-14 (0-50)			
003	Grond (AS3000)	mm1.3 mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)			

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
droge stof	gew.-%	S	94.0	92.6	80.4
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.7	1.3	3.4
<b>KORRELGROOTTEVERDELING</b>					
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.4	2.4	13
<b>METALEN</b>					
barium	mg/kgds	S	20	60	110
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	0.28	0.82
kobalt	mg/kgds	S	3.1	3.6	6.5
koper	mg/kgds	S	6.3	11	30
kwik	mg/kgds	S	<0.05	0.23	0.50
lood	mg/kgds	S	23	110	160
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	5.5	7.2	17
zink	mg/kgds	S	40	120	260
<b>POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN</b>					
naftaleen	mg/kgds	S	0.01	0.25	0.10
fenantreen	mg/kgds	S	0.09	0.44	1.3
antraceen	mg/kgds	S	0.03	0.14	0.36
fluoranteen	mg/kgds	S	0.22	1.0	2.4
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.13	0.50	1.1
chryseen	mg/kgds	S	0.09	0.44	0.97
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.07	0.29	0.57
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.13	0.55	1.1
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.10	0.41	0.78
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.09	0.41	0.68
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.94 <sup>1)</sup>	4.5 <sup>1)</sup>	9.3 <sup>1)</sup>
<b>POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)</b>					
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	1.3	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	14	11	1.5
PCB 118	µg/kgds	S	3.2	2.9	<1
PCB 138	µg/kgds	S	31	39	4.3
PCB 153	µg/kgds	S	31	41	4.2
PCB 180	µg/kgds	S	21	35	4.4
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	100 <sup>1)</sup>	130 <sup>1)</sup>	16 <sup>1)</sup>

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

Analyserapport

Blad 3 van 7

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910400 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm1.1 mm1.1 1-02 (0-50) 1-03 (0-50) 1-05 (0-50) 1-07 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm1.2 mm1.2 1-10 (0-50) 1-11 (0-50) 1-12 (0-50) 1-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm1.3 mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
<i>MINERALE OLIE</i>					
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	6
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	<5	59
fractie C22 - C30	mg/kgds		<5	<5	100
fractie C30 - C40	mg/kgds		<5	<5	64
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	<20	230

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analysrapport

Blad 4 van 7

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910400 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

- 001 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 002 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 003 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 

### Voetnoten

---

- 1 De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 5 van 7

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910400 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4378993	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4378999	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379009	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379010	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4378997	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379005	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379006	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379481	05-07-2013	04-07-2013	ALC201

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

Analysrapport

Blad 6 van 7

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910400 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4379550	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
003	Y4379551	05-07-2013	04-07-2013	ALC201

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analysrapport

Blad 7 van 7

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910400 - 1

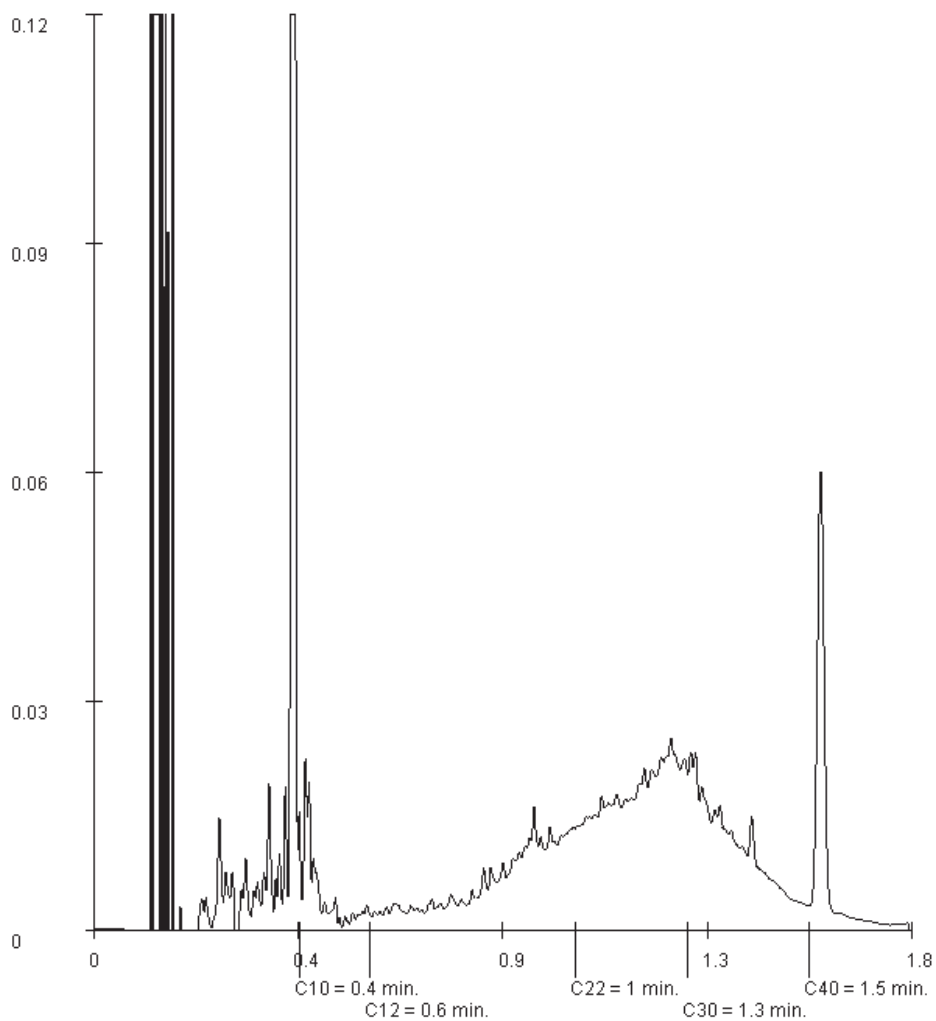
Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Monsternummer: 003  
Monster beschrijvingen mm1.3mm1.3 1-13 (50-100) 1-15 (90-140)

#### Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :





## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.

A. Van de Maat

Postbus 202

7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 13

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11910402, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 13 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie						
001	Grond (AS3000)	mm2.1 mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)						
002	Grond (AS3000)	mm2.2 mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)						
003	Grond (AS3000)	mm2.3 mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)						
004	Grond (AS3000)	mm2.4 mm2.4 2-01 (120-150) 2-01 (150-200) 2-03 (90-140) 2-03 (150-200) 2-04 (150-200) 2-05 (150-200) 2-08 (150-200)						
005	Grond (AS3000)	mm2.5 mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)						

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	93.5	93.2	94.4	78.5	74.2
gewicht artefacten	g	S	<1	29	91	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	stenen	stenen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.9	2.9	0.7	2.2	3.9
<b>KORRELGROOTTEVERDELING</b>							
lutum (bodem)	% vd DS	S	1.9	3.3	1.4	14	12
<b>METALEN</b>							
barium	mg/kgds	S	31	64	38	67	100
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	0.35	<0.2	<0.2	0.31
kobalt	mg/kgds	S	3.0	4.9	2.8	7.5	7.5
koper	mg/kgds	S	7.0	25	8.2	10	22
kwik	mg/kgds	S	0.11	0.59	<0.05	<0.05	0.22
lood	mg/kgds	S	190	210	47	14	110
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	6.0	9.6	6.1	22	20
zink	mg/kgds	S	72	140	51	46	140
<b>POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN</b>							
naftaleen	mg/kgds	S	0.02	0.15	<0.01	<0.01	2.4
fenantreen	mg/kgds	S	0.10	12	0.06	0.01	0.50
antraceen	mg/kgds	S	0.05	2.9	0.02	<0.01	0.21
fluoranteen	mg/kgds	S	0.28	18	0.12	0.04	1.4
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.14	6.3	0.06	0.02	0.53
chryseen	mg/kgds	S	0.12	6.1	0.05	0.01	0.48
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.09	2.8	0.03	0.01	0.30
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.17	5.8	0.07	0.02	0.61
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.27	3.4	0.08	0.02	0.46
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.12	3.4	0.06	0.01	0.41
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	1.3 <sup>1)</sup>	60 <sup>1)</sup>	0.56 <sup>1)</sup>	0.16 <sup>1)</sup>	7.3 <sup>1)</sup>
<b>POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)</b>							
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1.7 <sup>2)</sup>	<1	<1	2.7 <sup>3)</sup>
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<2.0 <sup>2)</sup>	<1	<1	6.6
PCB 101	µg/kgds	S	3.4	6.8	3.6	<1	45
PCB 118	µg/kgds	S	<1	2.6	<1	<1	14
PCB 138	µg/kgds	S	19	30	12	<1	76
PCB 153	µg/kgds	S	19	30	12	<1	84

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 3 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie					
001	Grond (AS3000)	mm2.1 mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)					
002	Grond (AS3000)	mm2.2 mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)					
003	Grond (AS3000)	mm2.3 mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)					
004	Grond (AS3000)	mm2.4 mm2.4 2-01 (120-150) 2-01 (150-200) 2-03 (90-140) 2-03 (150-200) 2-04 (150-200) 2-05 (150-200) 2-08 (150-200)					
005	Grond (AS3000)	mm2.5 mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)					

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
PCB 180	µg/kgds	S	17	26	9.4	<1	63
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	60 <sup>1)</sup>	99 <sup>1)</sup>	39 <sup>1)</sup>	4.9 <sup>1)</sup>	290 <sup>1)</sup>
<i>MINERALE OLIE</i>							
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	<5	<5	71
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	47	17	<5	65
fractie C22 - C30	mg/kgds		9	24	19	<5	65
fractie C30 - C40	mg/kgds		6	9	9	<5	34
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	80	50	<20	230

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analysereport

Blad 4 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

- |     |   |  |
|-----|---|--|
| 001 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 002 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 003 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 004 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 005 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |

---

### Voetnoten

---

- 1 De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000
- 2 Verhoogde rapportagegrens i.v.m. noodzakelijke verdunning.
- 3 PCB 28 is mogelijk vals positief verhoogd door de aanwezigheid van PCB 31

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 5 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	mm2.6 mm2.6 2-01 (250-300) 2-01 (350-400) 2-03 (250-300) 2-03 (350-400) 2-04 (350-400) 2-05 (350-400) 2-07 (250-300) 2-07 (350-400)
007	Grond (AS3000)	mm2.7 mm2.7 2-01 (200-250) 2-04 (200-250) 2-04 (250-300) 2-05 (200-250) 2-05 (250-300) 2-08 (200-250) 2-08 (250-300)

Analyse	Eenheid	Q	006	007
droge stof	gew.-%	S	78.3	77.8
gewicht artefacten	g	S	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.1	1.1
<b>KORRELGROOTTEVERDELING</b>				
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.5	7.0
<b>METALEN</b>				
barium	mg/kgds	S	45	45
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	<0.2
kobalt	mg/kgds	S	4.9	6.0
koper	mg/kgds	S	5.4	7.0
kwik	mg/kgds	S	<0.05	<0.05
lood	mg/kgds	S	<10	<10
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	16	17
zink	mg/kgds	S	31	32
<b>POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN</b>				
naftaleen	mg/kgds	S	0.09	<0.01
fenantreen	mg/kgds	S	0.01	<0.01
antraceen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.03	0.02
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.01	<0.01
chryseen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	<0.01	<0.01
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.18 <sup>1)</sup>	0.08 <sup>1)</sup>
<b>POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)</b>				
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S	1.1	<1
PCB 118	µg/kgds	S	<1	<1
PCB 138	µg/kgds	S	1.8	<1
PCB 153	µg/kgds	S	2.1	<1
PCB 180	µg/kgds	S	1.6	<1
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	8.7 <sup>1)</sup>	4.9 <sup>1)</sup>

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

Analys rapport

Blad 6 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	mm2.6 mm2.6 2-01 (250-300) 2-01 (350-400) 2-03 (250-300) 2-03 (350-400) 2-04 (350-400) 2-05 (350-400) 2-07 (250-300) 2-07 (350-400)
007	Grond (AS3000)	mm2.7 mm2.7 2-01 (200-250) 2-04 (200-250) 2-04 (250-300) 2-05 (200-250) 2-05 (250-300) 2-08 (200-250) 2-08 (250-300)

Analyse	Eenheid	Q	006	007
<i>MINERALE OLIE</i>				
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5
fractie C12 - C22	mg/kgds		<5	<5
fractie C22 - C30	mg/kgds		<5	<5
fractie C30 - C40	mg/kgds		<5	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	<20	<20

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analysereport

Blad 7 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

- 006 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 007 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

---

### Voetnoten

---

- 1 De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 8 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379426	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379431	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
001	Y4379434	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379421	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379751	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4045555	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4045956	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4378896	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

Analyserapport

Blad 9 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4378900	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4045556	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4045560	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378894	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378901	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378903	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4378908	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4379769	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4045957	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4378899	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4378906	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
005	Y4379766	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045546	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045552	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045557	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045948	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4045951	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378904	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378907	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
006	Y4378911	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4045562	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4045563	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378892	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378897	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4378898	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4379754	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
007	Y4379768	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analysrapport

Blad 10 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

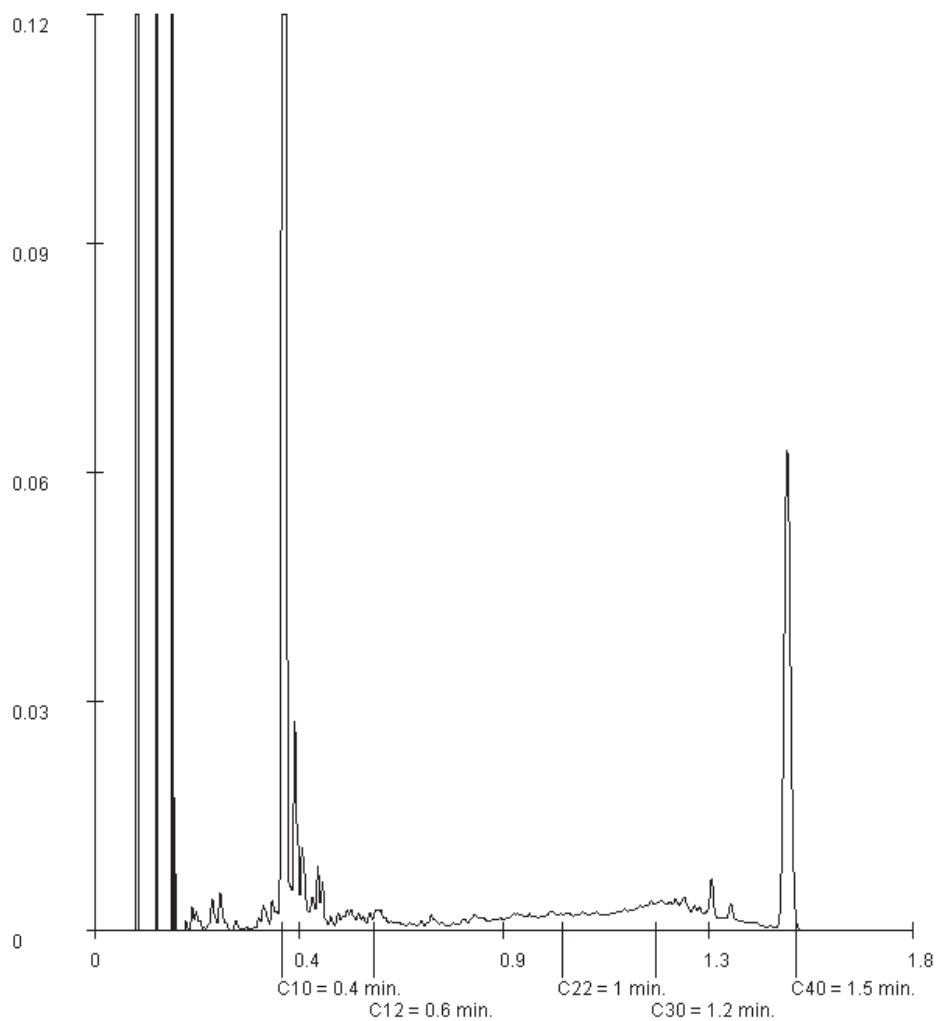
Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Monsternummer: 001  
Monster beschrijvingen mm2.1mm2.1 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50)

#### Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analysereport

Blad 11 van 13

Projectnaam           Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer        13102501  
Rapportnummer        11910402 - 1

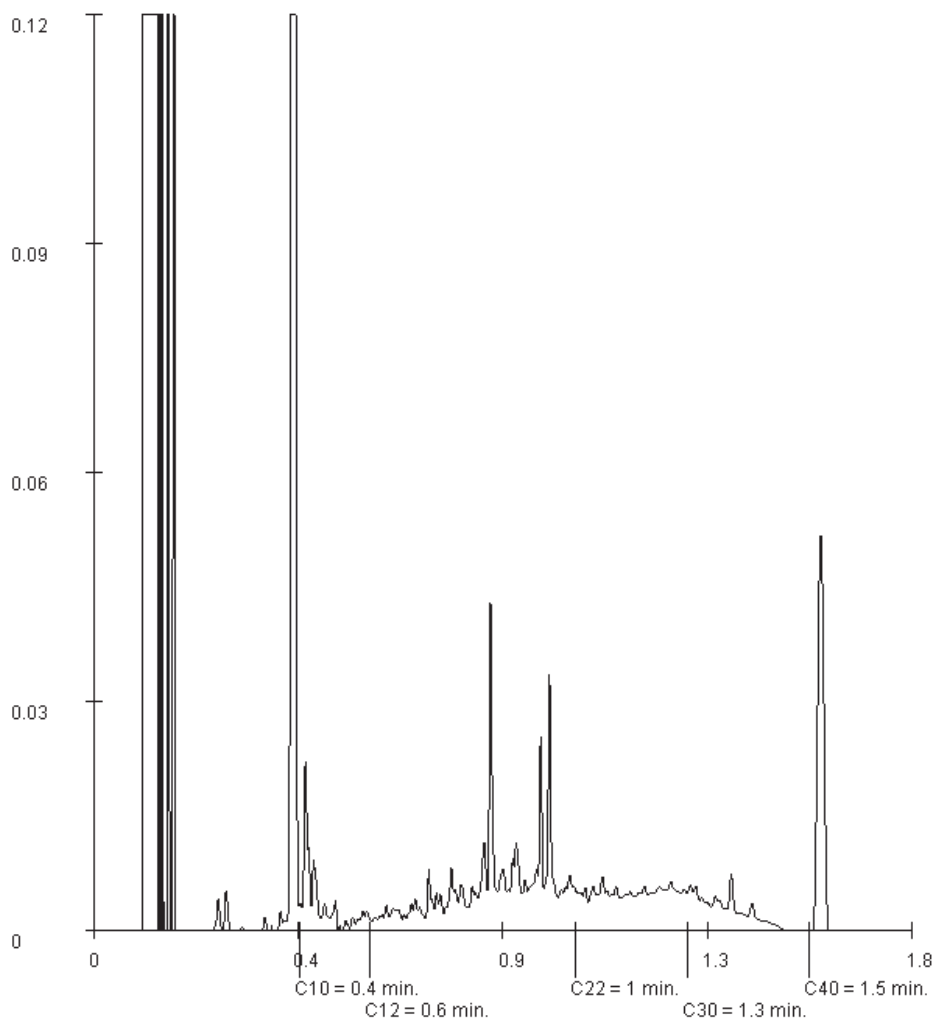
Orderdatum           08-07-2013  
Startdatum            08-07-2013  
Rapportagedatum     17-07-2013

Monsternummer:                           002  
Monster beschrijvingen                 mm2.2mm2.2 2-06 (0-50) 2-08 (0-50)

#### Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analysereport

Blad 12 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

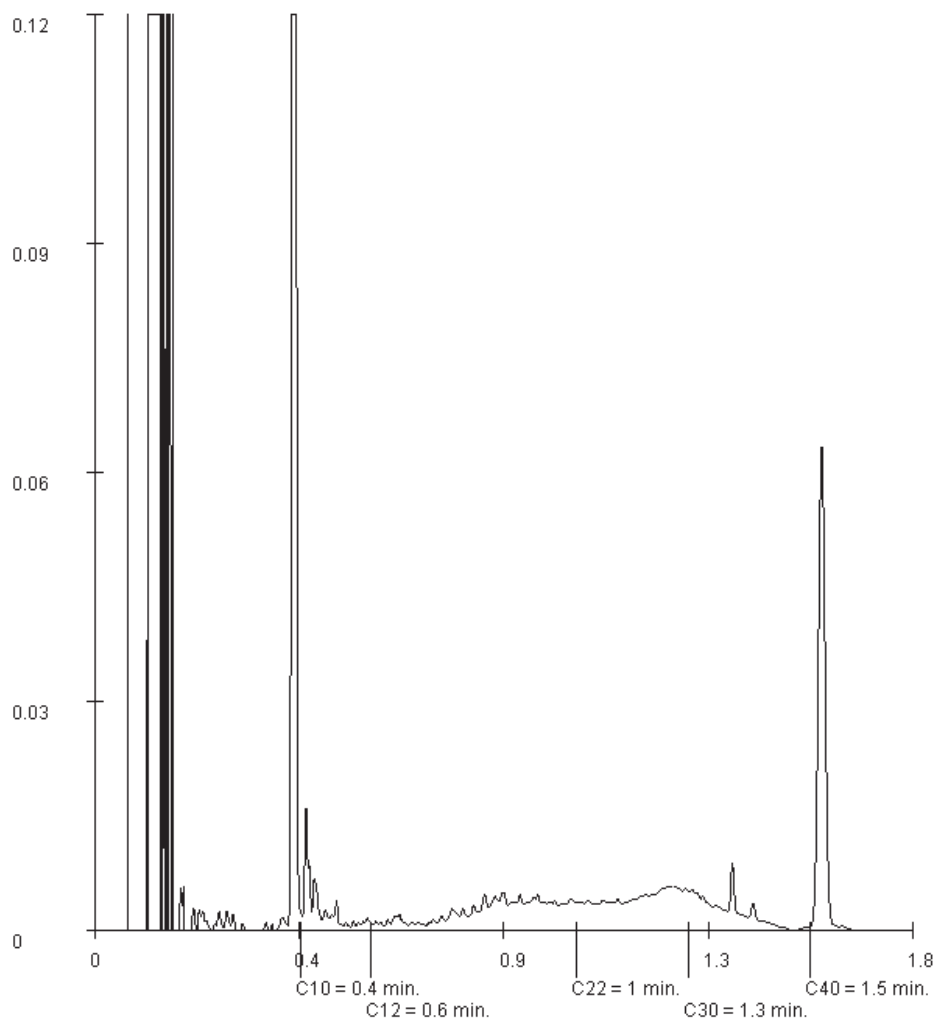
Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Monsternummer: 003  
Monster beschrijvingen mm2.3mm2.3 2-01 (50-100) 2-03 (50-90) 2-05 (50-100) 2-07 (50-100)

#### Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analysrapport

Blad 13 van 13

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910402 - 1

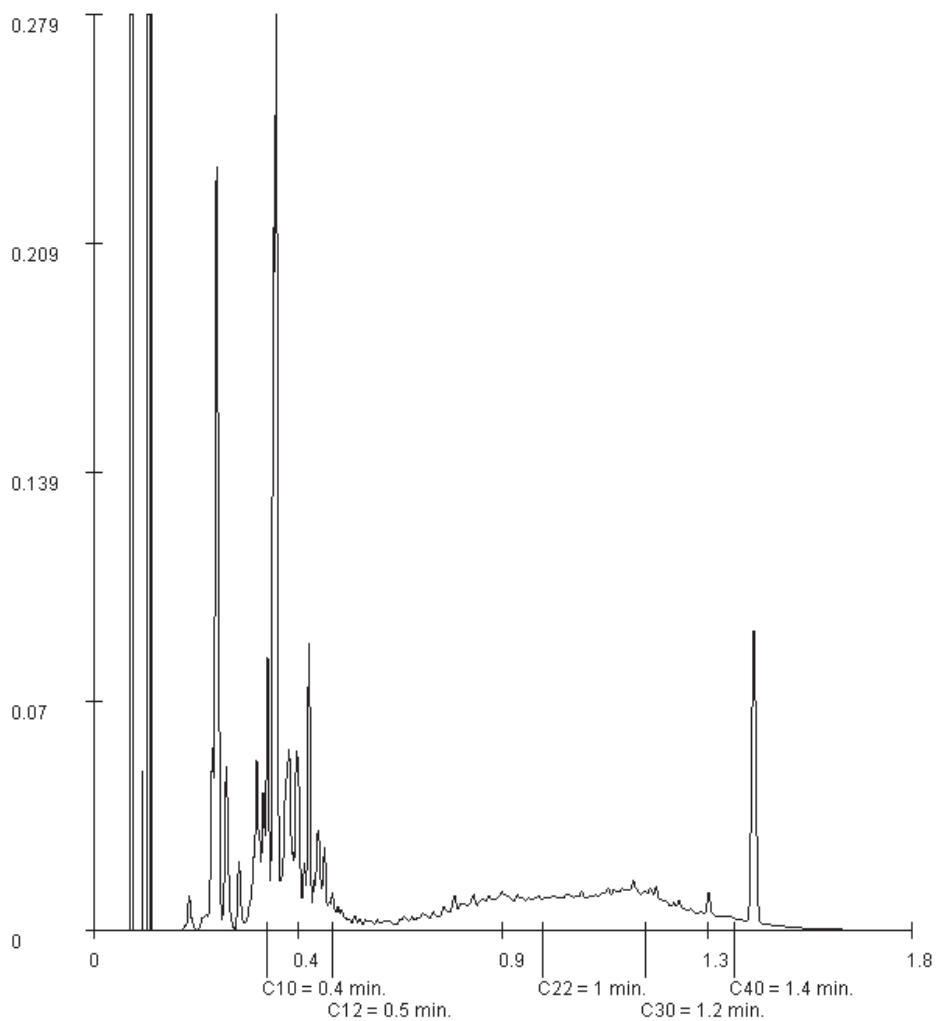
Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Monsternummer: 005  
Monster beschrijvingen mm2.5mm2.5 2-04 (100-150) 2-05 (100-150) 2-07 (100-150) 2-08 (100-150)

#### Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :





## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.

A. Van de Maat

Postbus 202

7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 8

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11910403, versienummer: 1

Rotterdam, 17-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910403 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm3.1 mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm3.2 mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm3.3 mm3.3 3-07 (50-75) 3-14 (50-75)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
droge stof	gew.-%	S	94.3	93.1	95.8
gewicht artefacten	g	S	<1	24	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	stenen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.1	1.8	0.7
<b>KORRELGROOTTEVERDELING</b>					
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.6	3.1	1.3
<b>METALEN</b>					
barium	mg/kgds	S	41	53	<20
cadmium	mg/kgds	S	0.31	0.22	<0.2
kobalt	mg/kgds	S	2.9	3.8	1.9
koper	mg/kgds	S	7.2	10	<5
kwik	mg/kgds	S	0.06	0.22	0.12
lood	mg/kgds	S	35	89	30
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S	6.4	9.1	5.0
zink	mg/kgds	S	60	93	33
<b>POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN</b>					
naftaleen	mg/kgds	S	0.09	0.05	0.02
fenantreen	mg/kgds	S	0.06	1.7	0.06
antraceen	mg/kgds	S	0.02	0.52	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.13	2.1	0.08
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.07	1.0	0.03
chryseen	mg/kgds	S	0.07	0.80	0.03
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.05	0.46	0.03
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.08	0.89	0.01
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.08	0.60	0.05
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.07	0.53	0.04
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.72 <sup>1)</sup>	8.7 <sup>1)</sup>	0.36 <sup>1)</sup>
<b>POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)</b>					
PCB 28	µg/kgds	S	<1	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S	15	<1	2.7
PCB 101	µg/kgds	S	160	14	22
PCB 118	µg/kgds	S	35	2.8	5.0
PCB 138	µg/kgds	S	300	40	49
PCB 153	µg/kgds	S	310	43	47
PCB 180	µg/kgds	S	230	34	38
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	1000 <sup>1)</sup>	130 <sup>1)</sup>	160 <sup>1)</sup>

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

Analysrapport

Blad 3 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910403 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	mm3.1 mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)
002	Grond (AS3000)	mm3.2 mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)
003	Grond (AS3000)	mm3.3 mm3.3 3-07 (50-75) 3-14 (50-75)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
<i>MINERALE OLIE</i>					
fractie C10 - C12	mg/kgds		<5	<5	<5
fractie C12 - C22	mg/kgds		7	14	<5
fractie C22 - C30	mg/kgds		13	11	<5
fractie C30 - C40	mg/kgds		8	8	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	30	30	<20

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analysrapport

Blad 4 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910403 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

- 001 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 002 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 003 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

---

### Voetnoten

---

- 1 De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 5 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910403 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS 3010-5 en conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN-ISO 16772)
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010-5, conform NEN 6950 (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform NEN 6966) eigen methode (ontsluiting conform NEN 6961, meting conform ISO 22036).
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform prestatieblad 3010-7 Gelijkwaardig aan NEN-EN-ISO 16703

Monster	Barcode	Aanlevering	Monsternummer	Verpakking
001	Y4379435	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379440	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379733	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
001	Y4379759	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379919	08-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379922	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379926	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379933	08-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analysrapport

Blad 6 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910403 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	Y4379925	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4379927	09-07-2013	05-07-2013	ALC201



Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analyserapport

Blad 7 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910403 - 1

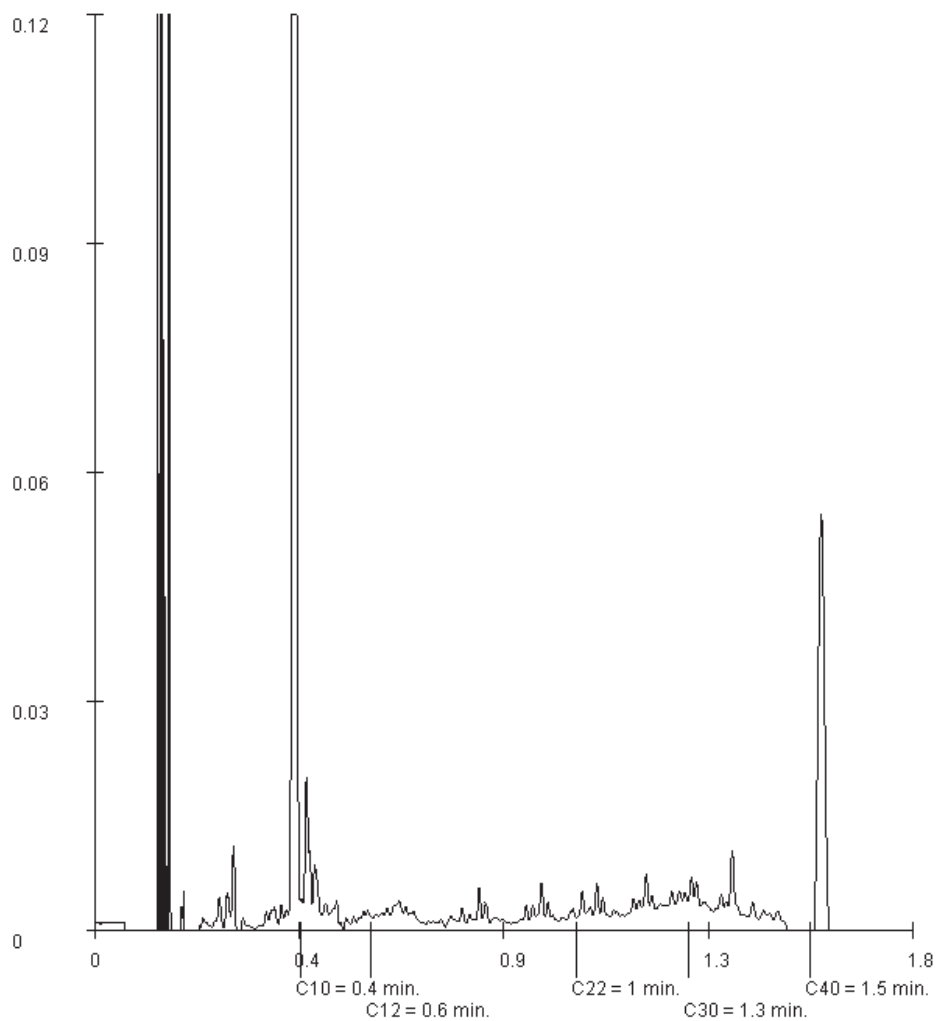
Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Monsternummer: 001  
Monster beschrijvingen mm3.1mm3.1 3-01 (0-50) 3-03 (0-50) 3-05 (0-50) 3-08 (0-50)

#### Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analys rapport

Blad 8 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910403 - 1

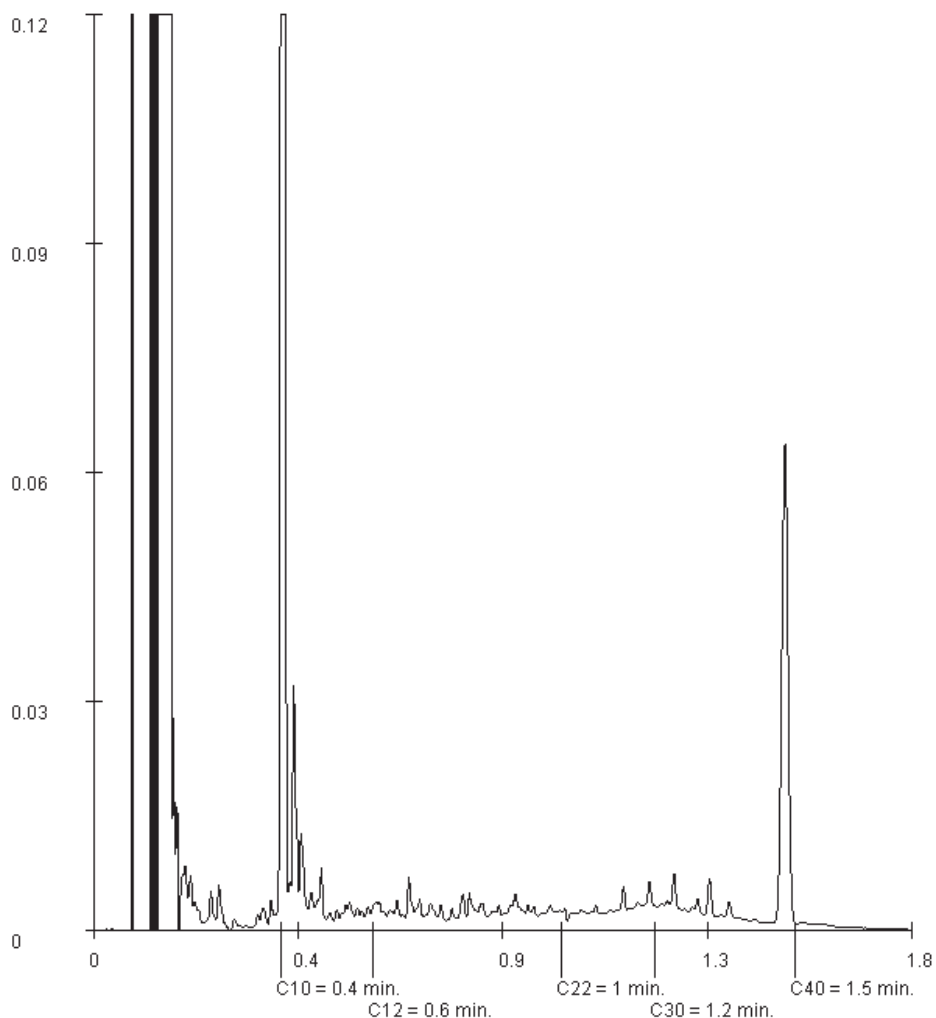
Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 17-07-2013

Monsternummer: 002  
Monster beschrijvingen mm3.2mm3.2 3-09 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50) 3-14 (0-50)

#### Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :





## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.

A. Van de Maat

Postbus 202

7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 10

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11910405, versienummer: 1

Rotterdam, 29-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 10 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 10

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910405 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-mm1 1-mm1 1-01 (0-50) 1-04 (0-50)
002	Asbestverdacht	1-mm2 1-mm2 1-03 (0-50) 1-05 (0-50)
003	Asbestverdacht	1-mm3 1-mm3 1-02 (0-50) 1-06 (0-50) 1-07 (0-50)
004	Asbestverdacht	1-mm4 1-mm4 1-09 (0-50) 1-10 (0-50) 1-11 (0-50)
005	Asbestverdacht	1-mm5 1-mm5 1-12 (0-50) 1-13 (0-50) 1-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
<b>ASBESTONDERZOEK</b>							
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	9.93	10.19	9.58	10.70	9.32
<b>KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK</b>							
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	7.0	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
<b>KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK</b>							
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	40	<0.1	2.3	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	35	<0.1	2.3	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouw.interv.)	mg/kgds	Q	4.7	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouw.interv.)	mg/kgds	Q	9.9	<0.1	0.3	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	2.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	4.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	2.1	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds	Q	5.2	<0.1	0.3	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	0.5	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf : 



ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCRIVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analysereport

Blad 3 van 10

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910405 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-mm1 1-mm1 1-01 (0-50) 1-04 (0-50)
002	Asbestverdacht	1-mm2 1-mm2 1-03 (0-50) 1-05 (0-50)
003	Asbestverdacht	1-mm3 1-mm3 1-02 (0-50) 1-06 (0-50) 1-07 (0-50)
004	Asbestverdacht	1-mm4 1-mm4 1-09 (0-50) 1-10 (0-50) 1-11 (0-50)
005	Asbestverdacht	1-mm5 1-mm5 1-12 (0-50) 1-13 (0-50) 1-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	3.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	3.7	<0.1	0.2	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	2.1	1.5	0.7	1.5	1.3

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analysrapport

Blad 4 van 10

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910405 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 29-07-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

001 \* Omdat boven de 4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie worden onderzocht. I.o.m de opdrachtgever is deze fractie niet nader onderzocht.

Paraaf : 





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 5 van 10

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910405 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 29-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouw.intervall)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouw.intervall)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928872	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E0928871	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
003	E0928887	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
004	E0928889	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
005	E0928870	05-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :





## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-001 Datum analyse: 29-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 1-mm1

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		9056		g												
totaal gewicht voor drogen		9930		g												
droge stof		91.2		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpentiin-asbestconcentratie			3.3													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			3.7													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			1.6													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			5.3													
gemeten totaal asbestconcentratie			7.0			4.7			9.9							
gemeten bepalingsgrens			2.1													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			40			25			61							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			35													
Analyseresultaten																
Soort materiaal		Hechtgebondenheid ***		Chrysotiel % (m/m)		Amosiet % (m/m)		Crocidoliet % (m/m)		Anthophylliet % (m/m)		Tremoliet % (m/m)		Actinoliet % (m/m)		
Board		niet hechtgebonden		15-30		-		-		-		-		-		
Golfplaat		hechtgebonden		10-15		-		2-5		-		-		-		
Pical		niet hechtgebonden		-		30-60		-		-		-		-		
Fractie (mm)	massa zee fractie (g)	percentage onderzoek (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
18-32	0	100														
8-16	534	100							Golfplaat	1	0.0926	1.636		1.227	2.045	
4-8	201	100	X		X				Board	1	0.0209		0.519	0.346	0.692	
4-8	201	100	X						Pical	1	0.0535		2.658	1.772	3.545	
4-8	201	100		X					Board	3	0.0596		1.481	0.987	1.974	
2-4	749	100	X						Pical	3	0.0166		0.412	0.275	0.550	
2-4	749	100		X					Pical	3	0.0166		0.412	0.275	0.550	
1-2	690	22.0		X					Pical	2	0.0012		0.271	0.057	1.097	
0.5-1	949	8.8														2.1
<0.5	5934															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentiin + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 8563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.

**Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707**

ALcontrolnummer: 11910405-002 Datum analyse: 20-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 1-mm2

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		9149		g												
totaal gewicht voor drogen		10188		g												
droge stof		89.8		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpenlijn-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gemeten bepalingsgrens			1.5													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1													
Analyseresultaten																
Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***				Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeef fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	181	100														
4-8	209	100														
2-4	259	100														
1-2	430	21.7														0.9
0,5-1	1813	7.3														0.6
<0.5	6257															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.

**Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707**

ALcontrolnummer: 11910405-003 Datum analyse: 20-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 1-mm3

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		8711		g												
totaal gewicht voor drogen		9582		g												
droge stof		90.9		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpentiin-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			0.2													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			0.2													
gemeten totaal asbestconcentratie			0.2			0.2			0.3							
gemeten bepalingsgrens			0.7													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			2.3			1.5			3.0							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			2.3													
Analyseresultaten																
Soort materiaal		Hechtgebondenheid ***			Chrysotiel % (m/m)		Amosiet % (m/m)		Crocidoliet % (m/m)		Anthophylliet % (m/m)		Tremoliet % (m/m)		Actinoliet % (m/m)	
Pical		niet hechtgebonden			-		15-30		-		-		-		-	
Fractie (mm)	massa zee fractie (g)	percentage onderzoek (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100							Pical	1	0.0088		0.227	0.152	0.303	
16-32	11	100														
8-16	152	100														
4-8	194	100														
2-4	310	100		X												
1-2	472	21.3														0.4
0.5-1	1748	6.8														0.3
<0.5	5824															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentiin + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.



## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-004 Datum analyse: 20-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 1-mm4

Vorbereidende resultaten																	
totaal gewicht na drogen		9605		g													
totaal gewicht voor drogen		10700		g													
droge stof		89.8		gew.-%													
Labomonster																	
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **								
gemeten serpenlijn-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1								
gemeten bepalingsgrens			1.5														
Gewogen concentraties*																	
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1								
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1														
Analyseresultaten																	
Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***				Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)					
Fractie (mm)	massa zee fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden (mg/kgds)	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****	
>32	0	100															
16-32	8	100															
8-16	103	100															
4-8	129	100															
2-4	137	100															
1-2	158	22.6														0.8	
0,5-1	300	6.7														0.6	
<0.5	8770																
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																	
bundels Chrysotiel										0							
bundels Amosiet										0							
bundels Crocidoliet										0							
bundels Anthophylliet										0							
bundels Tremoliet										0							
bundels Actinoliet										0							

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.



## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910405-005 Datum analyse: 20-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 1-mm5

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		7992		g												
totaal gewicht voor drogen		9316		g												
droge stof		85.8		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpenlijn-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gemeten bepalingsgrens			1.3													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1													
Analyseresultaten																
Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***				Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeef fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	211	100														
4-8	247	100														
2-4	246	100														
1-2	414	28.2														0.7
0,5-1	1445	8.4														0.6
<0.5	5428															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.



## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.

A. Van de Maat

Postbus 202

7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 6

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11910406, versienummer: 1

Rotterdam, 19-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910406 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 19-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	2-mm1 2-mm1 2-02 (0-50) 2-03 (0-50) 2-07 (0-50)
002	Asbestverdacht	2-mm2 2-mm2 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50) 2-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
<i>ASBESTONDERZOEK</i>				
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	9.68	9.61
<i>KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK</i>				
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
<i>KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK</i>				
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouw.intervall)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouw.intervall)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf : 



ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCRIVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analysrapport

Blad 3 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910406 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 19-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	2-mm1 2-mm1 2-02 (0-50) 2-03 (0-50) 2-07 (0-50)
002	Asbestverdacht	2-mm2 2-mm2 2-01 (0-50) 2-04 (0-50) 2-05 (0-50) 2-06 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	1.9	2.0

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

Analys rapport

Blad 4 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910406 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 19-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouw.intervall)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouw.intervall)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928873	05-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E0928874	05-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :





## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910406-001 Datum analyse: 19-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 2-mm1

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		8470		g												
totaal gewicht voor drogen		9676		g												
droge stof		87.5		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpentiin-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gemeten bepalingsgrens			1.9													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1													
Analyseresultaten																
Soort materiaal		Hechtgebondenheid ***					Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zee fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	139	100														
4-8	172	100														
2-4	279	100														
1-2	527	21.4														1
0,5-1	2001	5.7														0.9
<0.5	5352															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentiin + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.



## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910406-002 Datum analyse: 19-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 2-mm2

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		8045		g												
totaal gewicht voor drogen		9606		g												
droge stof		83.8		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpenlijn-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gemeten bepalingsgrens			2.0													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1													
Analyseresultaten																
Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***				Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeef fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	8	100														
8-16	286	100														
4-8	310	100														
2-4	319	100														
1-2	457	20.7														1.1
0,5-1	1462	5.8														0.9
<0.5	5202															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.



## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.

A. Van de Maat

Postbus 202

7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 10

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11910407, versienummer: 1

Rotterdam, 29-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 10 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 10

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910407 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	3-mm1 3-mm1 3-01 (0-50) 3-02 (0-50) 3-03 (0-50)
002	Asbestverdacht	3-mm2 3-mm2 3-04 (0-50) 3-06 (0-50) 3-07 (0-50)
003	Asbestverdacht	3-mm3 3-mm3 3-08 (0-50) 3-09 (0-50) 3-11 (0-50)
004	Asbestverdacht	3-mm4 3-mm4 3-10 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50)
005	Asbestverdacht	3-mm5 3-mm5 3-05 (0-50) 3-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
<i>ASBESTONDERZOEK</i>							
aangeleverd materiaal grond	kg	Q	10.44	10.50	10.33	9.61	10.03
<i>KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK</i>							
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.9	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	0.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	0.6	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
<i>KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK</i>							
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	6.5	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	6.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouw.intervall)	mg/kgds	Q	0.7	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouw.intervall)	mg/kgds	Q	1.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.2	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	0.4	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds	Q	0.8	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf : 





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

Analyserapport

Blad 3 van 10

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910407 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 29-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	3-mm1 3-mm1 3-01 (0-50) 3-02 (0-50) 3-03 (0-50)
002	Asbestverdacht	3-mm2 3-mm2 3-04 (0-50) 3-06 (0-50) 3-07 (0-50)
003	Asbestverdacht	3-mm3 3-mm3 3-08 (0-50) 3-09 (0-50) 3-11 (0-50)
004	Asbestverdacht	3-mm4 3-mm4 3-10 (0-50) 3-12 (0-50) 3-13 (0-50)
005	Asbestverdacht	3-mm5 3-mm5 3-05 (0-50) 3-14 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.31	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	0.6	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	3.0	1.5	1.3	1.9	1.8

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analysrapport

Blad 4 van 10

Projectnaam        Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer    13102501  
Rapportnummer    11910407 - 1

Orderdatum        08-07-2013  
Startdatum         08-07-2013  
Rapportagedatum   29-07-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

001                    \*        Omdat boven de 4mm niet-hechtgebonden asbest is aangetroffen, moet, wanneer dat relevant is om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, tevens de fijne fractie worden onderzocht. I.o.m de opdrachtgever is deze fractie niet nader onderzocht.

Paraaf : 





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 5 van 10

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11910407 - 1

Orderdatum 08-07-2013  
Startdatum 08-07-2013  
Rapportagedatum 29-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouw.intervall)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouw.intervall)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E0928875	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
002	E0928876	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
003	E0928877	09-07-2013	05-07-2013	ALC291
004	E0928878	08-07-2013	05-07-2013	ALC291
005	E0928936	09-07-2013	05-07-2013	ALC291

Paraaf :





## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910407-001 Datum analyse: 29-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 3-mm1

Vorbereidende resultaten															
totaal gewicht na drogen		9605		g											
totaal gewicht voor drogen		10438		g											
droge stof		92.0		gew.-%											
Labomonster															
Gemeten concentraties		Concentratie (mg/kgds) **		Ondergrens (mg/kgds) **		Bovengrens (mg/kgds) **									
gemeten serpentiin-asbestconcentratie		0.31													
gemeten amfibool-asbestconcentratie		0.6													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie		0.3													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie		0.6													
gemeten totaal asbestconcentratie		0.9		0.7		1.2									
gemeten bepalingsgrens		3.0													
Gewogen concentraties*															
gewogen asbestconcentratie		6.5		4.4		8.6									
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie		6.2													
Analyseresultaten															
Soort materiaal		Hechtgebondenheid ***		Chrysotiel % (m/m)		Amosiet % (m/m)		Crocidoliet % (m/m)		Anthophylliet % (m/m)		Tremoliet % (m/m)		Actinoliet % (m/m)	
Pical		niet hechtgebonden		-		15-30		-		-		-		-	
Plaat		hechtgebonden		10-15		-		-		-		-		-	
Fractie (mm)	massa zee fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Soort materiaal					Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****	
			Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet								Actinoliet
>32	0	100													
16-32	0	100													
8-16	92	100													
4-8	205	100	X					0.0176		0.412	0.275	0.550			
2-4	161	100						0.0240	0.312		0.250	0.375			
2-4	161	100	X					0.0087		0.204	0.136	0.272			
1-2	402	21.1												1.7	
0.5-1	1438	7.0												1.2	
<0.5	7307														
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.n.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscoop															
bundels Chrysotiel		0													
bundels Amosiet		0													
bundels Crocidoliet		0													
bundels Anthophylliet		0													
bundels Tremoliet		0													
bundels Actinoliet		0													

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentiin + 10 maal de concentratie amfibool. \*Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.



## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910407-002 Datum analyse: 20-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 3-mm2

Vorbereidende resultaten																	
totaal gewicht na drogen		9724		g													
totaal gewicht voor drogen		10502		g													
droge stof		92.6		gew.-%													
Labomonster																	
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **								
gemeten serpenlijn-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1								
gemeten bepalingsgrens			1.5														
Gewogen concentraties*																	
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1								
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1														
Analyseresultaten																	
Soort materiaal		Hechtgebondenheid ***					Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)					
Fractie (mm)	massa zee fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****	
>32	0	100															
16-32	0	100															
8-16	69	100															
4-8	163	100															
2-4	154	100															
1-2	394	26.3														0.6	
0,5-1	1313	5.3														0.8	
<0.5	7631																
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																	
bundels Chrysotiel										0							
bundels Amosiet										0							
bundels Crocidoliet										0							
bundels Anthophylliet										0							
bundels Tremoliet										0							
bundels Actinoliet										0							

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.



## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910407-003 Datum analyse: 20-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 3-mm3

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		8938		g												
totaal gewicht voor drogen		10334		g												
droge stof		86.5		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpentiin-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gemeten bepalingsgrens			1.3													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1													
Analyseresultaten																
Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***				Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeef fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	121	100														
16-32	0	100														
8-16	121	100														
4-8	257	100														
2-4	260	100														
1-2	598	27.2														0.7
0,5-1	1922	7.4														0.6
<0.5	5659															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentiin + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.

**Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707**

ALcontrolnummer: 11910407-004 Datum analyse: 20-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 3-mm4

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		8153		g												
totaal gewicht voor drogen		9610		g												
droge stof		84.8		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpenlijn-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gemeten bepalingsgrens			1.9													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1													
Analyseresultaten																
Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***				Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zee fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	148	100														
4-8	227	100														
2-4	323	100														
1-2	464	22.0														1
0,5-1	1329	5.9														0.9
<0.5	5662															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.



## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11910407-005 Datum analyse: 20-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 3-mm5

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		9102		g												
totaal gewicht voor drogen		10028		g												
droge stof		90.8		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpenlijn-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gemeten bepalingsgrens			1.8													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1													
Analyseresultaten																
Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***				Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeef fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	62	100														
4-8	133	100														
2-4	161	100														
1-2	387	21.2														0.9
0,5-1	1421	5.3														0.9
<0.5	6937															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.



## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.

A. Van de Maat

Postbus 202

7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 8

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11912073, versienummer: 1

Rotterdam, 24-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11912073 - 1

Orderdatum 12-07-2013  
Startdatum 12-07-2013  
Rapportagedatum 24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Asbestverdacht	1-MMS 1-MMS 1-MMS (80-130)
002	Asbestverdacht	2-S01-2 2-S01-2 2-S01 (80-130)
003	Asbestverdacht	3-MMS 3-MMS 3-MMS (80-130)
004	Asbestverdacht	3-S01-2 3-S01-2 3-S01 (90-140)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
<i>ASBESTONDERZOEK</i>						
aangeleverd materiaal grond	kg		9.92	9.91	9.97	9.96
<i>KWALITATIEF ASBESTONDERZOEK</i>						
gemeten totaal asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
chrysotiel	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
amosiet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
crocidoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
anthophylliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
tremoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
actinoliet	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
<i>KWANTITATIEF ASBESTONDERZOEK</i>						
gewogen asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
ondergrens (95% betrouw.interv.)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
bovengrens (95% betrouw.interv.)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie amosiet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie tremoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (ondergrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
Concentratie actinoliet (bovengrens)	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analyserapport

Blad 3 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11912073 - 1

Orderdatum 12-07-2013  
Startdatum 12-07-2013  
Rapportagedatum 24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie				
001	Asbestverdacht	1-MMS 1-MMS 1-MMS (80-130)				
002	Asbestverdacht	2-S01-2 2-S01-2 2-S01 (80-130)				
003	Asbestverdacht	3-MMS 3-MMS 3-MMS (80-130)				
004	Asbestverdacht	3-S01-2 3-S01-2 3-S01 (90-140)				

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten amfibool-asbestconcentratie	mg/kgds	Q	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
gemeten bepalingsgrens	mg/kgds	Q	1.3	1.5	1.4	1.9

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 4 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11912073 - 1

Orderdatum 12-07-2013  
Startdatum 12-07-2013  
Rapportagedatum 24-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
gemeten totaal asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
chrysotiel	Asbestverdacht	Conform NEN 5896
amosiet	Asbestverdacht	Idem
crocidoliet	Asbestverdacht	Idem
anthophylliet	Asbestverdacht	Idem
tremoliet	Asbestverdacht	Idem
actinoliet	Asbestverdacht	Idem
gewogen asbestconcentratie	Asbestverdacht	conform NEN5707 en/of NEN5897
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
ondergrens (95% betrouw.intervall)	Asbestverdacht	Idem
bovengrens (95% betrouw.intervall)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie chrysotiel (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie amosiet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie crocidoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie anthophylliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie tremoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (ondergrens)	Asbestverdacht	Idem
Concentratie actinoliet (bovengrens)	Asbestverdacht	Idem
gemeten serpentijn-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten amfibool-asbestconcentratie	Asbestverdacht	Idem
gemeten bepalingsgrens	Asbestverdacht	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	E1073610	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
002	E1073606	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
003	E1073609	04-07-2013	04-07-2013	ALC291
004	E1073608	04-07-2013	04-07-2013	ALC291

Paraaf :



ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCRJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286



## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11912073-001 Datum analyse: 24-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 1-MMS

Vorbereidende resultaten																	
totaal gewicht na drogen		8770		g													
totaal gewicht voor drogen		9924		g													
droge stof		88.4		gew.-%													
Labomonster																	
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **								
gemeten serpentiin-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1														
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1								
gemeten bepalingsgrens			1.3														
Gewogen concentraties*																	
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1								
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1														
Analyseresultaten																	
Soort materiaal		Hechtgebondenheid ***					Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)					
Fractie (mm)	massa zee fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****	
>32	0	100															
16-32	0	100															
8-16	125	100															
4-8	249	100															
2-4	247	100															
1-2	305	24.3														0.8	
0,5-1	815	9.0														0.5	
<0.5	7030																
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																	
bundels Chrysotiel										0							
bundels Amosiet										0							
bundels Crocidoliet										0							
bundels Anthophylliet										0							
bundels Tremoliet										0							
bundels Actinoliet										0							

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentiin + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.



## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11912073-002 Datum analyse: 24-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 2-S01-2

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		9639		g												
totaal gewicht voor drogen		9910		g												
droge stof		97.3		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpenlijn-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gemeten bepalingsgrens			0.8													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1													
Analyseresultaten																
Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***				Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeef fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	129	100														
4-8	264	100														
2-4	334	100														
1-2	958	21.7														0.8
0,5-1	4467	6.4														0.7
<0.5	3354															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentijn + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.

**Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707**

ALcontrolnummer: 11912073-003 Datum analyse: 24-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 3-MMS

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		8985		g												
totaal gewicht voor drogen		9970		g												
droge stof		90.1		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpentiin-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0.1													
gemeten totaal asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gemeten bepalingsgrens			1.4													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			<0.1			<0.1			<0.1							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0.1													
Analyseresultaten																
Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***				Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeef fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	128	100														
4-8	286	100														
2-4	322	100														
1-2	466	23.3														0.8
0.5-1	1438	7.8														0.6
<0.5	6344															
Gevonden vezels in de fractie <0.5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentiin + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zeeffracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties bij elkaar op te tellen.



## Analyserapport bepaling van asbest in bodem conform NEN 5707

ALcontrolnummer: 11912073-004 Datum analyse: 24-07-2013  
 Projectnummer: 13102501  
 Projectnaam: 13102501  
 Monsteromschrijving: 3-S01-2

Vorbereidende resultaten																
totaal gewicht na drogen		8503		g												
totaal gewicht voor drogen		9956		g												
droge stof		85,4		gew.-%												
Labomonster																
Gemeten concentraties			Concentratie (mg/kgds) **			Ondergrens (mg/kgds) **			Bovengrens (mg/kgds) **							
gemeten serpentiin-asbestconcentratie			<0,1													
gemeten amfibool-asbestconcentratie			<0,1													
gemeten hechtgebonden-asbestconcentratie			<0,1													
gemeten niet-hechtgebonden-asbestconcentratie			<0,1													
gemeten totaal asbestconcentratie			<0,1			<0,1			<0,1							
gemeten bepalingsgrens			1,9													
Gewogen concentraties*																
gewogen asbestconcentratie			<0,1			<0,1			<0,1							
gewogen niet-hechtgebonden asbestconcentratie			<0,1													
Analyseresultaten																
Soort materiaal			Hechtgebondenheid ***				Chrysotiel % (m/m)	Amosiet % (m/m)	Crocidoliet % (m/m)	Anthophylliet %(m/m)	Tremoliet % (m/m)	Actinoliet % (m/m)				
Fractie (mm)	massa zeef fractie (g)	percentage onderzocht (m/m)	Chrysotiel	Amosiet	Crocidoliet	Anthophylliet	Tremoliet	Actinoliet	Soort materiaal	Aantal deeltjes	Massa deeltjes in onderzochte fractie (g)	Concentratie hechtgebonden (mg/kgds)	Concentratie niet hechtgebonden	Ondergrens (mg/kgds)	Bovengrens (mg/kgds)	Bepalingsgrens (mg/kgds)****
>32	0	100														
16-32	0	100														
8-16	100	100														
4-8	349	100														
2-4	327	100														
1-2	539	21,4														1
0,5-1	1626	5,3														0,9
<0,5	5563															
Gevonden vezels in de fractie <0,5mm d.m.v. kwantitatief onderzoek m.b.v. stereo microscopie																
bundels Chrysotiel										0						
bundels Amosiet										0						
bundels Crocidoliet										0						
bundels Anthophylliet										0						
bundels Tremoliet										0						
bundels Actinoliet										0						

\* De gewogen concentratie is de concentratie serpentiin + 10 maal de concentratie amfibool. "Circulaire Bodemsanering, Staatscourant nr. 6563, 3 april 2012".

\*\* Alle afrondingen gebeuren vanaf het ruwe resultaat volgens tabel 16 uit NEN 5707:2003.

\*\*\* De mate van hechtgebondenheid betreft een indicatieve weergave, welke is afgeleid van tabel 12 uit NEN 5707:2003.

\*\*\*\* De bepalingsgrens wordt alleen bepaald voor de zee fracties < 4 mm, indien hierin geen asbest is aangetroffen. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zee fracties bij elkaar op te tellen.



## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.

A. Van de Maat

Postbus 202

7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 8

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11913316, versienummer: 1

Rotterdam, 24-07-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 8 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11913316 - 1

Orderdatum 17-07-2013  
Startdatum 17-07-2013  
Rapportagedatum 24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	1-15-1-1 1-15-1-1
002	Grondwater (AS3000)	1-16-1-1 1-16-1-1
003	Grondwater (AS3000)	2-08-1-1 2-08-1-1
004	Grondwater (AS3000)	3-15-1-1 3-15-1-1
005	Grondwater (AS3000)	3-16-1-1 3-16-1-1

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
<b>METALEN</b>							
barium	µg/l	S	170	110	180	110	180
cadmium	µg/l	S	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
kobalt	µg/l	S	<2	6.0	<2	<2	11
koper	µg/l	S	<2.0	2.8	<2.0	<2.0	<2.0
kwik	µg/l	S	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05	<0.05
lood	µg/l	S	2.4	2.1	<2.0	3.8	2.7
molybdeen	µg/l	S	<2	8.0	<2	<2	<2
nikkel	µg/l	S	<3	11	<3	<3	8.7
zink	µg/l	S	<10	110	92	91	150
<b>VLUCHTIGE AROMATEN</b>							
benzeen	µg/l	S	0.66	<0.2	<0.2	<0.2	150
tolueen	µg/l	S	0.41	0.53	0.42	0.63	2100
ethylbenzeen	µg/l	S	0.78	<0.2	<0.2	<0.2	2500
o-xyleen	µg/l	S	0.17	0.33	<0.1	0.10	1700
p- en m-xyleen	µg/l	S	2.0	0.26	<0.2	0.44	12000
xylenen (0.7 factor)	µg/l	S	2.1	0.59	0.21	0.54	13000
styreen	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
naftaleen	µg/l	S	0.24	0.22	<0.05	<0.05	<20 <sup>1)</sup>
<b>GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>							
1,1-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
1,2-dichloorethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
1,1-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 <sup>1)</sup>
cis-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	0.22	0.19	0.24	<40 <sup>1)</sup>
trans-1,2-dichlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 <sup>1)</sup>
som (cis,trans) 1,2-dichlooretheenen (0.7 factor)	µg/l	S	0.14	0.29	0.26	0.31	56
dichloormethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
1,1-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
1,2-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
1,3-dichloorpropaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
som dichloorpropanen (0.7 factor)	µg/l	S	0.42	0.42	0.42	0.42	170
tetrachlooretheen	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 <sup>1)</sup>
tetrachloormethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 <sup>1)</sup>
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 <sup>1)</sup>

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 3 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11913316 - 1

Orderdatum 17-07-2013  
Startdatum 17-07-2013  
Rapportagedatum 24-07-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie					
001	Grondwater (AS3000)	1-15-1-1 1-15-1-1					
002	Grondwater (AS3000)	1-16-1-1 1-16-1-1					
003	Grondwater (AS3000)	2-08-1-1 2-08-1-1					
004	Grondwater (AS3000)	3-15-1-1 3-15-1-1					
005	Grondwater (AS3000)	3-16-1-1 3-16-1-1					

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	S	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<40 <sup>1)</sup>
trichlooretheen	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
chloroform	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
vinylchloride	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
tribroommethaan	µg/l	S	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<80 <sup>1)</sup>
<b>MINERALE OLIE</b>							
fractie C10 - C12	µg/l		55	<25	<25	<25	300
fractie C12 - C22	µg/l		<25	<25	<25	<25	140
fractie C22 - C30	µg/l		<25	<25	<25	<25	120
fractie C30 - C40	µg/l		<25	<25	<25	<25	85
totaal olie C10 - C40	µg/l	S	75	<50	<50	<50	650

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analysereport

Blad 4 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11913316 - 1

Orderdatum 17-07-2013  
Startdatum 17-07-2013  
Rapportagedatum 24-07-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

- 001 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 002 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 003 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 004 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 005 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

---

### Voetnoten

---

- 1 Verhoogde rapportagegrens i.v.m. noodzakelijke verdunning.





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 5 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11913316 - 1

Orderdatum 17-07-2013  
Startdatum 17-07-2013  
Rapportagedatum 24-07-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
barium	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en Conform NEN 6966 (meting conform NEN-EN-ISO 11885)
cadmium	Grondwater (AS3000)	Idem
kobalt	Grondwater (AS3000)	Idem
koper	Grondwater (AS3000)	Idem
kwik	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en conform NEN-EN-ISO 17852
lood	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-3 en Conform NEN 6966 (meting conform NEN-EN-ISO 11885)
molybdeen	Grondwater (AS3000)	Idem
nikkel	Grondwater (AS3000)	Idem
zink	Grondwater (AS3000)	Idem
benzeen	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
tolueen	Grondwater (AS3000)	Idem
ethylbenzeen	Grondwater (AS3000)	Idem
o-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
p- en m-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
xyleen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
styreen	Grondwater (AS3000)	Conform AS3130-1
naftaleen	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
cis-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
trans-1,2-dichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
som (cis,trans) 1,2-dichlooretheenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
dichloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,2-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,3-dichloorpropaan	Grondwater (AS3000)	Idem
som dichloorpropanen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
trichlooretheen	Grondwater (AS3000)	Idem
chloroform	Grondwater (AS3000)	Idem
vinylchloride	Grondwater (AS3000)	Idem
tribroommethaan	Grondwater (AS3000)	Idem
totaal olie C10 - C40	Grondwater (AS3000)	Conform AS3110-5

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	B1162144	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
001	G8510360	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
001	G8510378	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
002	B1232784	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
002	G8510355	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
002	G8510371	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
003	B1232773	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
003	G8424722	17-07-2013	17-07-2013	ALC236

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

Analysrapport

Blad 6 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11913316 - 1

Orderdatum 17-07-2013  
Startdatum 17-07-2013  
Rapportagedatum 24-07-2013

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
003	G8510361	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
004	B1232783	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
004	G8424728	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
004	G8510372	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
005	B1162119	17-07-2013	17-07-2013	ALC204
005	G8424132	17-07-2013	17-07-2013	ALC236
005	G8510349	17-07-2013	17-07-2013	ALC236

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analysereport

Blad 7 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11913316 - 1

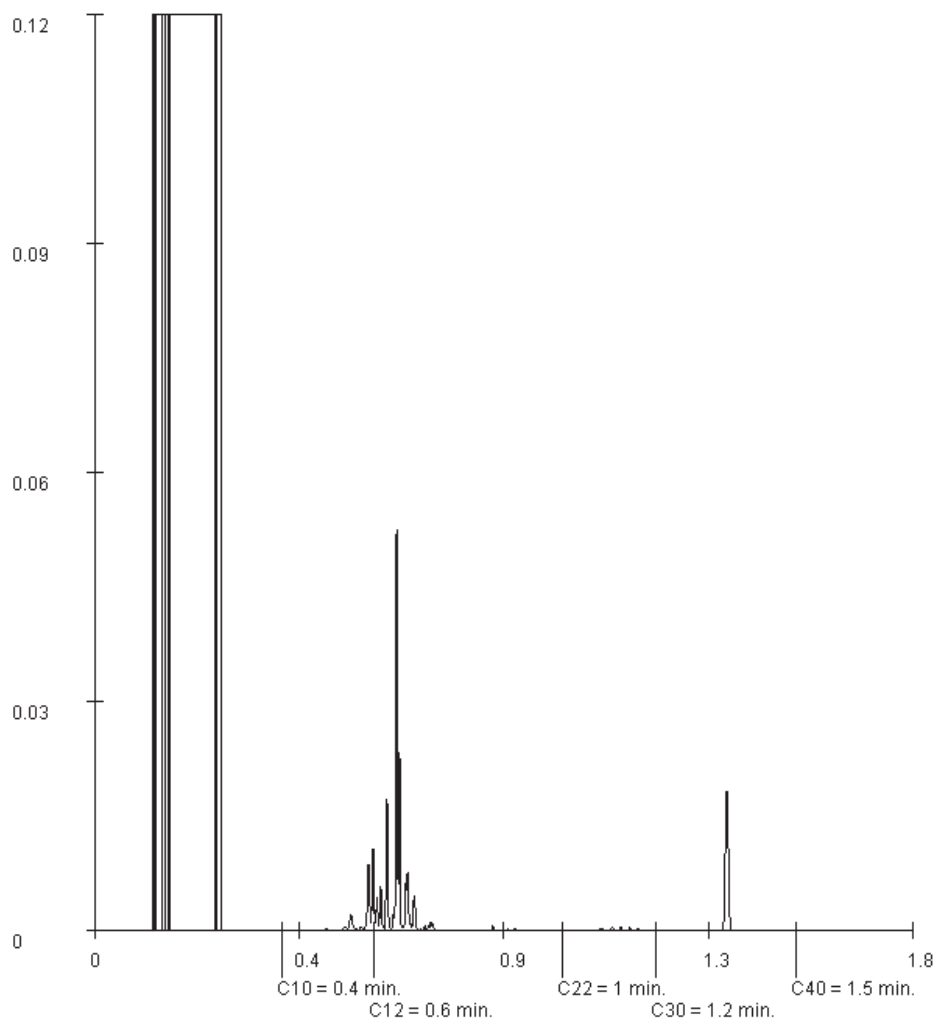
Orderdatum 17-07-2013  
Startdatum 17-07-2013  
Rapportagedatum 24-07-2013

Monsternummer: 001  
Monster beschrijvingen 1-15-1-11-15-1-1

#### Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analysereport

Blad 8 van 8

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11913316 - 1

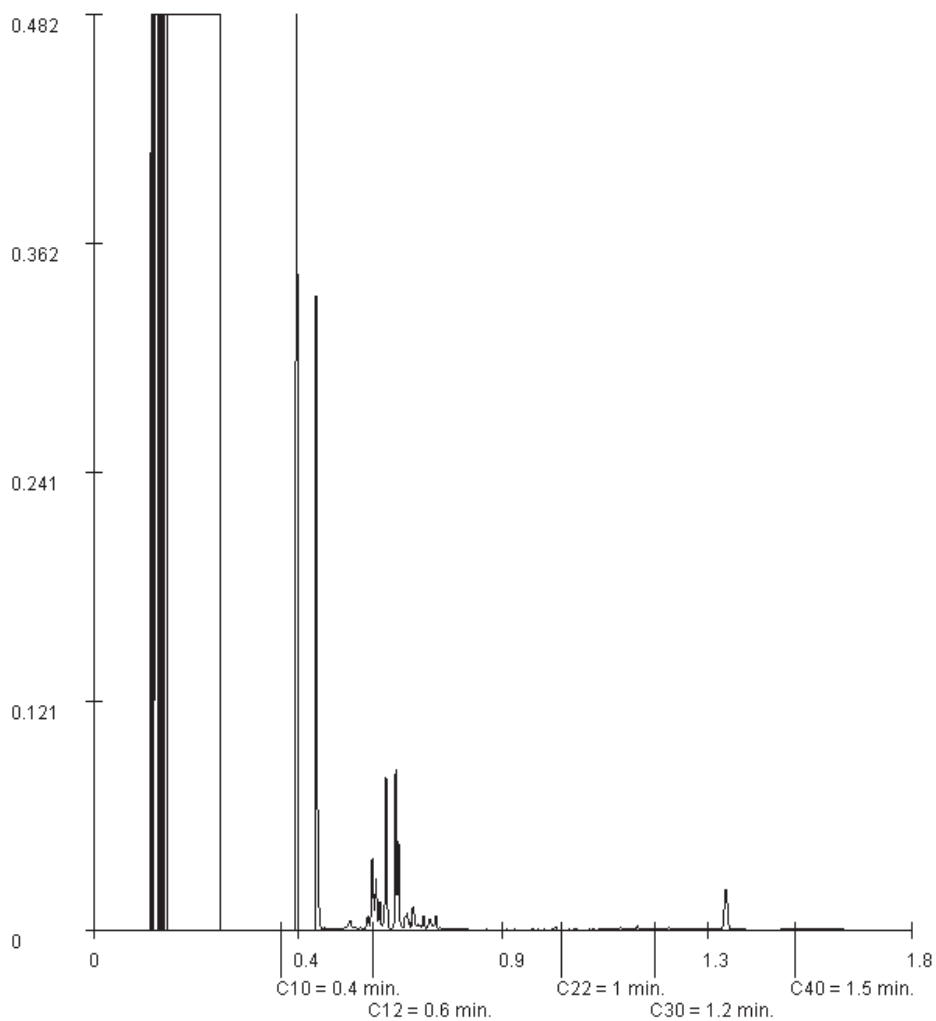
Orderdatum 17-07-2013  
Startdatum 17-07-2013  
Rapportagedatum 24-07-2013

Monsternummer: 005  
Monster beschrijvingen 3-16-1-13-16-1-1

#### Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :





## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.

A. Van de Maat

Postbus 202

7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 4

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11918891, versienummer: 1

Rotterdam, 08-08-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 4

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11918891 - 1

Orderdatum 07-08-2013  
Startdatum 07-08-2013  
Rapportagedatum 08-08-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	2-06-1 2-06-1 2-06 (0-50)
002	Grond (AS3000)	2-08-1 2-08-1 2-08 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002
droge stof	gew.-%	S	92.9	91.0
gewicht artefacten	g	S	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	6.9	1.6
<b>KORRELGROOTTEVERDELING</b>				
lutum (bodem)	% vd DS	S	4.2	1.0
<b>POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN</b>				
naftaleen	mg/kgds	S	0.46 <sup>1)2)</sup>	0.03 <sup>1)2)</sup>
fenantreen	mg/kgds	S	3.4 <sup>1)2)</sup>	0.57 <sup>1)2)</sup>
antraceen	mg/kgds	S	0.75 <sup>1)2)</sup>	0.21 <sup>1)2)</sup>
fluoranteen	mg/kgds	S	7.7 <sup>1)2)</sup>	1.2 <sup>1)2)</sup>
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	3.1 <sup>1)2)</sup>	0.50 <sup>1)2)</sup>
chryseen	mg/kgds	S	2.4 <sup>1)2)</sup>	0.43 <sup>1)2)</sup>
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	1.8 <sup>1)2)</sup>	0.28 <sup>1)2)</sup>
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	3.8 <sup>1)2)</sup>	0.54 <sup>1)2)</sup>
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	2.6 <sup>1)2)</sup>	0.45 <sup>1)2)</sup>
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	2.6 <sup>1)2)</sup>	0.40 <sup>1)2)</sup>
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	29 <sup>1)2)3)</sup>	4.6 <sup>1)2)3)</sup>

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analysereport

Blad 3 van 4

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11918891 - 1

Orderdatum 07-08-2013  
Startdatum 07-08-2013  
Rapportagedatum 08-08-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

- 001 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- \* Na het nemen van deelmonsters ten behoeve van het bepalen van de bodemkenmerken (droge stof en eventueel organisch stof, lutum en pH-CaCl<sub>2</sub>), alsmede eventuele deelmonsters voor vluchtige verbindingen (BTEX, vluchtige halogenen, Cyanides), was geen 140 gram meer over voor de monstervoorbehandeling voor de overige parameters. Daarom is minder dan 140 gram voorbehandeld voor deze parameters.
- 002 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

---

### Voetnoten

---

- 1 De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beïnvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
- 2 De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
- 3 De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

### Analyserapport

Blad 4 van 4

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11918891 - 1

Orderdatum 07-08-2013  
Startdatum 07-08-2013  
Rapportagedatum 08-08-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluorantreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluorantreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379421	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4379751	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :





## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat  
Postbus 202  
7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 4

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11918892, versienummer: 1

Rotterdam, 08-08-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 4

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11918892 - 1

Orderdatum 07-08-2013  
Startdatum 07-08-2013  
Rapportagedatum 08-08-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie				
001	Grond (AS3000)	3-01-1 3-01-1 3-01 (0-50)				
002	Grond (AS3000)	3-03-1 3-03-1 3-03 (0-50)				
003	Grond (AS3000)	3-05-1 3-05-1 3-05 (0-50)				
004	Grond (AS3000)	3-08-1 3-08-1 3-08 (0-50)				

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
droge stof	gew.-%	S	92.5	95.3	95.1	92.5
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.4	<0.5	1.1	2.0
<i>KORRELGROOTTEVERDELING</i>						
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.4	9.0	8.0	2.6
<i>POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)</i>						
PCB 28	µg/kgds	S	<1 <sup>1) 2)</sup>	<1 <sup>1) 2)</sup>	<1 <sup>1) 2)</sup>	<1 <sup>1) 2)</sup>
PCB 52	µg/kgds	S	<1 <sup>1) 2)</sup>	<1 <sup>1) 2)</sup>	1.8 <sup>1) 2)</sup>	55 <sup>1) 2)</sup>
PCB 101	µg/kgds	S	<1 <sup>1) 2)</sup>	<1 <sup>1) 2)</sup>	37 <sup>1) 2)</sup>	560 <sup>1) 2)</sup>
PCB 118	µg/kgds	S	<1 <sup>1) 2)</sup>	<1 <sup>1) 2)</sup>	8.7 <sup>1) 2)</sup>	130 <sup>1) 2)</sup>
PCB 138	µg/kgds	S	7.2 <sup>1) 2)</sup>	1.3 <sup>1) 2)</sup>	99 <sup>1) 2)</sup>	1300 <sup>1) 2)</sup>
PCB 153	µg/kgds	S	5.1 <sup>1) 2)</sup>	1.6 <sup>1) 2)</sup>	110 <sup>1) 2)</sup>	1200 <sup>1) 2)</sup>
PCB 180	µg/kgds	S	5.0 <sup>1) 2)</sup>	1.5 <sup>1) 2)</sup>	79 <sup>1) 2)</sup>	960 <sup>1) 2)</sup>
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	20 <sup>1) 2) 3)</sup>	7.1 <sup>1) 2) 3)</sup>	340 <sup>1) 2) 3)</sup>	4300 <sup>1) 2) 3)</sup>

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 3 van 4

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11918892 - 1

Orderdatum 07-08-2013  
Startdatum 07-08-2013  
Rapportagedatum 08-08-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

- |     |   |  |
|-----|---|--|
| 001 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 002 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 003 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 004 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |

---

### Voetnoten

---

- |   |  |
|---|--|
| 1 | De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beïnvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001. |
| 2 | De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.  |
| 3 | De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000  |



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

Analyserapport

Blad 4 van 4

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11918892 - 1

Orderdatum 07-08-2013  
Startdatum 07-08-2013  
Rapportagedatum 08-08-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4379440	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
002	Y4379435	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
003	Y4379733	09-07-2013	05-07-2013	ALC201
004	Y4379759	09-07-2013	05-07-2013	ALC201

Paraaf :





## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat  
Postbus 202  
7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 6

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11924475, versienummer: 1

Rotterdam, 06-09-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11924475 - 1

Orderdatum 28-08-2013  
Startdatum 28-08-2013  
Rapportagedatum 06-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie					
001	Grond (AS3000)	1-04-1 1-04-1 1-04 (0-50)					
002	Grond (AS3000)	1-06-1 1-06-1 1-06 (0-50)					
003	Grond (AS3000)	1-11-1 1-11-1 1-11 (0-50)					
004	Grond (AS3000)	3-04-2 3-04-2 3-04 (0-50)					
005	Grond (AS3000)	3-06-2 3-06-2 3-06 (0-50)					

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	96.1	95.5	94.4	97.5	95.7
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.7	0.7	1.0	0.7	0.9
<i>KORRELGROOTTEVERDELING</i>							
lutum (bodem)	% vd DS	S	1.9	1.9	1.8	1.0	1.7
<i>POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)</i>							
PCB 28	µg/kgds	S	<1 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>
PCB 52	µg/kgds	S	<1 <sup>1)2)</sup>	3.3 <sup>1)2)</sup>	12 <sup>1)2)</sup>	12 <sup>1)2)</sup>	3.1 <sup>1)2)</sup>
PCB 101	µg/kgds	S	<1 <sup>1)2)</sup>	45 <sup>1)2)</sup>	130 <sup>1)2)</sup>	110 <sup>1)2)</sup>	56 <sup>1)2)</sup>
PCB 118	µg/kgds	S	<1 <sup>1)2)</sup>	12 <sup>1)2)</sup>	35 <sup>1)2)</sup>	27 <sup>1)2)</sup>	15 <sup>1)2)</sup>
PCB 138	µg/kgds	S	4.0 <sup>1)2)</sup>	100 <sup>1)2)</sup>	300 <sup>1)2)</sup>	220 <sup>1)2)</sup>	140 <sup>1)2)</sup>
PCB 153	µg/kgds	S	3.9 <sup>1)2)</sup>	130 <sup>1)2)</sup>	320 <sup>1)2)</sup>	230 <sup>1)2)</sup>	140 <sup>1)2)</sup>
PCB 180	µg/kgds	S	2.6 <sup>1)2)</sup>	110 <sup>1)2)</sup>	270 <sup>1)2)</sup>	160 <sup>1)2)</sup>	100 <sup>1)2)</sup>
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	13 <sup>1)2)3)</sup>	400 <sup>1)2)3)</sup>	1100 <sup>1)2)3)</sup>	760 <sup>1)2)3)</sup>	460 <sup>1)2)3)</sup>

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analysrapport

Blad 3 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11924475 - 1

Orderdatum 28-08-2013  
Startdatum 28-08-2013  
Rapportagedatum 06-09-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

- |     |   |  |
|-----|---|--|
| 001 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 002 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 003 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 004 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 005 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |

---

### Voetnoten

---

- |   |  |
|---|--|
| 1 | De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beïnvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001. |
| 2 | De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.  |
| 3 | De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000  |





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 4 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11924475 - 1

Orderdatum 28-08-2013  
Startdatum 28-08-2013  
Rapportagedatum 06-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	3-07-2 3-07-2 3-07 (0-50)
007	Grond (AS3000)	3-09-2 3-09-2 3-09 (0-50)
008	Grond (AS3000)	3-10-2 3-10-2 3-10 (0-50)
009	Grond (AS3000)	3-11-2 3-11-2 3-11 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	006	007	008	009
droge stof	gew.-%	S	96.2	97.2	95.6	95.3
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.6	<0.5	2.6	0.9
<i>KORRELGROOTTEVERDELING</i>						
lutum (bodem)	% vd DS	S	<1	<1	2.7	2.3
<i>POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)</i>						
PCB 28	µg/kgds	S	<1 <sup>1) 2)</sup>	<1 <sup>1) 2)</sup>	<1 <sup>1) 2)</sup>	<1 <sup>1) 2)</sup>
PCB 52	µg/kgds	S	<1 <sup>1) 2)</sup>	<1 <sup>1) 2)</sup>	9.8 <sup>1) 2)</sup>	2.4 <sup>1) 2)</sup>
PCB 101	µg/kgds	S	15 <sup>1) 2)</sup>	6.2 <sup>1) 2)</sup>	120 <sup>1) 2)</sup>	35 <sup>1) 2)</sup>
PCB 118	µg/kgds	S	3.0 <sup>1) 2)</sup>	1.4 <sup>1) 2)</sup>	28 <sup>1) 2)</sup>	8.4 <sup>1) 2)</sup>
PCB 138	µg/kgds	S	39 <sup>1) 2)</sup>	22 <sup>1) 2)</sup>	290 <sup>1) 2)</sup>	86 <sup>1) 2)</sup>
PCB 153	µg/kgds	S	48 <sup>1) 2)</sup>	28 <sup>1) 2)</sup>	280 <sup>1) 2)</sup>	92 <sup>1) 2)</sup>
PCB 180	µg/kgds	S	41 <sup>1) 2)</sup>	23 <sup>1) 2)</sup>	210 <sup>1) 2)</sup>	73 <sup>1) 2)</sup>
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	150 <sup>1) 2) 3)</sup>	82 <sup>1) 2) 3)</sup>	930 <sup>1) 2) 3)</sup>	300 <sup>1) 2) 3)</sup>

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 5 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11924475 - 1

Orderdatum 28-08-2013  
Startdatum 28-08-2013  
Rapportagedatum 06-09-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

- 006 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 007 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 008 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
- 009 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

---

### Voetnoten

---

- 1 De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beïnvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
- 2 De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
- 3 De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 6 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11924475 - 1

Orderdatum 28-08-2013  
Startdatum 28-08-2013  
Rapportagedatum 06-09-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4378998	05-07-2013	05-07-2013	ALC201 Theoretische monsternamedatum
002	Y4379000	05-07-2013	05-07-2013	ALC201 Theoretische monsternamedatum
003	Y4379005	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
004	Y4379438	09-07-2013	09-07-2013	ALC201 Theoretische monsternamedatum
005	Y4379756	09-07-2013	09-07-2013	ALC201 Theoretische monsternamedatum
006	Y4379430	09-07-2013	09-07-2013	ALC201 Theoretische monsternamedatum
007	Y4379913	09-07-2013	09-07-2013	ALC201 Theoretische monsternamedatum
008	Y4379930	09-07-2013	09-07-2013	ALC201 Theoretische monsternamedatum
009	Y4379916	09-07-2013	09-07-2013	ALC201 Theoretische monsternamedatum

Paraaf :





## Analysrapport

Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat  
Postbus 202  
7460 AE RIJSSEN

Blad 1 van 6

Uw projectnaam : Kanaalweg 59 Utrecht  
Uw projectnummer : 13102501  
ALcontrol rapportnummer : 11928095, versienummer: 1

Rotterdam, 11-09-2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 13102501. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geteste monsters. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analysrapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel door derden uitgevoerd onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL).

Dit analysrapport bestaat inclusief bijlagen uit 6 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,



R. van Duin  
Laboratory Manager



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 2 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11928095 - 1

Orderdatum 09-09-2013  
Startdatum 09-09-2013  
Rapportagedatum 11-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	1-02-1 1-02-1 1-02 (0-50)
002	Grond (AS3000)	1-10-1 1-10-1 1-10 (0-50)
003	Grond (AS3000)	1-12-1 1-12-1 1-12 (0-50)
004	Grond (AS3000)	1-14-1 1-14-1 1-14 (0-50)
005	Grond (AS3000)	3-12-2 3-12-2 3-12 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
droge stof	gew.-%	S	95.0	93.9	93.7	92.2	94.4
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	geen	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	<0.5	0.9	1.0	1.6	0.9
<b>KORRELGROOTTEVERDELING</b>							
lutum (bodem)	% vd DS	S	10	<1	2.1	<1	<1
<b>POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)</b>							
PCB 28	µg/kgds	S	<1 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>
PCB 52	µg/kgds	S	2.7 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>	4.6 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>
PCB 101	µg/kgds	S	29 <sup>1)2)</sup>	11 <sup>1)2)</sup>	9.2 <sup>1)2)</sup>	45 <sup>1)2)</sup>	11 <sup>1)2)</sup>
PCB 118	µg/kgds	S	6.7 <sup>1)2)</sup>	2.9 <sup>1)2)</sup>	<1 <sup>1)2)</sup>	16 <sup>1)2)</sup>	2.3 <sup>1)2)</sup>
PCB 138	µg/kgds	S	64 <sup>1)2)</sup>	49 <sup>1)2)</sup>	35 <sup>1)2)</sup>	100 <sup>1)2)</sup>	38 <sup>1)2)</sup>
PCB 153	µg/kgds	S	70 <sup>1)2)</sup>	51 <sup>1)2)</sup>	34 <sup>1)2)</sup>	100 <sup>1)2)</sup>	42 <sup>1)2)</sup>
PCB 180	µg/kgds	S	54 <sup>1)2)</sup>	42 <sup>1)2)</sup>	29 <sup>1)2)</sup>	82 <sup>1)2)</sup>	35 <sup>1)2)</sup>
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	230 <sup>1)2)3)</sup>	160 <sup>1)2)3)</sup>	110 <sup>1)2)3)</sup>	350 <sup>1)2)3)</sup>	130 <sup>1)2)3)</sup>

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 3 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11928095 - 1

Orderdatum 09-09-2013  
Startdatum 09-09-2013  
Rapportagedatum 11-09-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

- |     |   |  |
|-----|---|--|
| 001 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 002 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 003 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 004 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |
| 005 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk. |

---

### Voetnoten

---

- |   |  |
|---|--|
| 1 | De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beïnvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001. |
| 2 | De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.  |
| 3 | De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000  |



Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 4 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11928095 - 1

Orderdatum 09-09-2013  
Startdatum 09-09-2013  
Rapportagedatum 11-09-2013

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	3-13-2 3-13-2 3-13 (0-50)

Analyse	Eenheid	Q	006
droge stof	gew.-%	S	92.8
gewicht artefacten	g	S	25
aard van de artefacten	g	S	stenen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	3.2
<i>KORRELGROOTTEVERDELING</i>			
lutum (bodem)	% vd DS	S	5.6
<i>POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)</i>			
PCB 28	µg/kgds	S	<1 <sup>1) 2)</sup>
PCB 52	µg/kgds	S	<1 <sup>1) 2)</sup>
PCB 101	µg/kgds	S	1.9 <sup>1) 2)</sup>
PCB 118	µg/kgds	S	<1 <sup>1) 2)</sup>
PCB 138	µg/kgds	S	8.7 <sup>1) 2)</sup>
PCB 153	µg/kgds	S	8.3 <sup>1) 2)</sup>
PCB 180	µg/kgds	S	8.2 <sup>1) 2)</sup>
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	29 <sup>1) 2) 3)</sup>

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 5 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11928095 - 1

Orderdatum 09-09-2013  
Startdatum 09-09-2013  
Rapportagedatum 11-09-2013

---

### Monster beschrijvingen

---

006 \* De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

---

### Voetnoten

---

- 1 De betrouwbaarheid van het resultaat is mogelijk beïnvloed door overschrijding van de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
- 2 De periode tussen monsterneming en in behandeling nemen op het lab was groter dan de toegestane conserveertermijn volgens SIKB protocol 3001.
- 3 De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000



Paraaf :





Aveco de Bondt b.v.  
A. Van de Maat

## Analyserapport

Blad 6 van 6

Projectnaam Kanaalweg 59 Utrecht  
Projectnummer 13102501  
Rapportnummer 11928095 - 1

Orderdatum 09-09-2013  
Startdatum 09-09-2013  
Rapportagedatum 11-09-2013

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: gelijkwaardig aan NEN-ISO 11465, Grond (AS3000): conform AS3010-2
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Grond/Puin: gelijkwaardig aan NEN 5754. Grond (AS3000): conform AS3010
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010-4
PCB 28	Grond (AS3000)	Conform AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	Y4378999	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
002	Y4378997	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
003	Y4379481	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
004	Y4379006	05-07-2013	04-07-2013	ALC201
005	Y4379923	09-07-2013	09-07-2013	ALC201 Theoretische monsternamedatum
006	Y4379915	08-07-2013	08-07-2013	ALC201 Theoretische monsternamedatum

Paraaf :



ALCONTROL B.V. IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM ISO/IEC 17025:2005 ONDER NR. L 028

AL ONZE WERKZAAMHEDEN WORDEN UITGEVOERD ONDER DE ALGEMENE VOORWAARDEN GEDEPONEERD BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN TE ROTTERDAM INSCRJVING HANDELSREGISTER: KVK ROTTERDAM 24265286



**bijlage 4:**  
**Toetstabellen grond/grondwater 'Wbb-toetsing'**

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		mm1.1	mm1.2	mm1.3		
Boring		1-02,1-03,1-05, 1-07	1-10,1-11,1-12, 1-14	1-13,1-15		
Bodemtype		ZS1	ZS1G1	KZ3		
Zintuiglijk		SC6GR6PU1	SC6PU2	PU1		
Van (cm-mv)		0	0	50		
Tot (cm-mv)		50	50	140		
Humus (% op ds)		0.7	1.3	3.4		
Lutum (% op ds)		2.4	2.4	13		
<b>Bodemkundige analyses</b>						
Droge stof	% w/w	94,0	92,6	80,4		
<b>Metalen</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	20	60	110		
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	< 0,2	0,28	0,82	*	
Kobalt [Co]	mg/kg ds	3,1	3,6	6,5	-	
Koper [Cu]	mg/kg ds	6,3	11	30	*	
Kwik [Hg]	mg/kg ds	< 0,05	0,23	0,50	*	
Lood [Pb]	mg/kg ds	23	110	160	*	
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	< 0,5	< 0,5	-	
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	5,5	7,2	17	-	
Zink [Zn]	mg/kg ds	40	120	260	*	
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds	0,03	0,14	0,36		
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,13	0,50	1,1		
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,13	0,55	1,1		
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,10	0,41	0,78		
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,07	0,29	0,57		
Chryseen	mg/kg ds	0,09	0,44	0,97		
Fenanthreen	mg/kg ds	0,09	0,44	1,3		
Fluorantheen	mg/kg ds	0,22	1,0	2,4		
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,09	0,41	0,68		
Naftaleen	mg/kg ds	0,01	0,25	0,10		
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	0,94	4,5	9,3	*	
<b>Gechloroerde koolwaterstoffen</b>						
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0	< 1,0	< 1,0		
PCB 52	µg/kg ds	1,3	< 1,0	< 1,0		
PCB 101	µg/kg ds	14	11	1,5		
PCB 118	µg/kg ds	3,2	2,9	< 1,0		
PCB 138	µg/kg ds	31	39	4,3		
PCB 153	µg/kg ds	31	41	4,2		
PCB 180	µg/kg ds	21	35	4,4		
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	100	130	16	*	
<b>Overige (organische) verbindingen</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0	< 5,0	6,0		
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	< 5,0	< 5,0	59		
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	< 5,0	< 5,0	100		
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	< 5,0	< 5,0	64		
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	< 20	< 20	230	*	

- = gehalte <AW  
 \* = overschrijding AW  
 \*\* = overschrijding T  
 \*\*\* = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:

PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:

1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		0.7 2.4 mm1.1			1.3 2.4 mm1.2			3.4 13 mm1.3		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
		<b>Metalen</b>								
Barium [Ba]	mg/kg ds	52	150	249	52	150	249	116	340	564
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,6	0,35	4,0	7,6	0,43	4,9	9,3
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,5	30	56	4,5	30	56	9,4	64	119
Koper [Cu]	mg/kg ds	20	56	93	20	56	93	28	79	131
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,11	13	25	0,11	13	25	0,12	15	30
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	186	339	32	186	339	39	227	414
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	24	35	12	24	35	23	44	66
Zink [Zn]	mg/kg ds	60	185	310	60	185	310	94	289	484
<b>PAK</b>										
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
<b>Gechloroerde koolwaterstoffen</b>										
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	6,8	173	340
<b>Overige (organische) verbindingen</b>										
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	65	882	1700

Toelichting bij de tabel:  
 AW = Achtergrondwaarde  
 T = Tussenwaarde  
 I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		mm2.1		mm2.2		mm2.3		mm2.4	
Boring		2-01,2-04,2-05		2-06,2-08		2-01,2-03,2-05,2-07		2-01,2-03,2-04,2-05,2-08	
Bodemtype		ZS1		ZS1		ZS1		KZ2	
Zintuiglijk		PU2GR1		PU2GR1BE1K		PU6			
Van (cm-mv)		0		0		50		90	
Tot (cm-mv)		50		50		100		200	
Humus (% op ds)		0.9		2.9		0.7		2.2	
Lutum (% op ds)		1.9		3.3		1.4		14	
<b>Bodemkundige analyses</b>									
Droge stof	% w/w	93,5		93,2		94,4		78,5	
<b>Metalen</b>									
Barium [Ba]	mg/kg ds	31		64		38		67	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	< 0,2	-	0,35	-	< 0,2	-	< 0,2	
Kobalt [Co]	mg/kg ds	3,0	-	4,9	*	2,8	-	7,5	
Koper [Cu]	mg/kg ds	7,0	-	25	*	8,2	-	10,0	
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,11	*	0,59	*	< 0,05	-	< 0,05	
Lood [Pb]	mg/kg ds	190	**	210	**	47	*	14	
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5	
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	6,0	-	9,6	-	6,1	-	22	
Zink [Zn]	mg/kg ds	72	*	140	*	51	-	46	
<b>PAK</b>									
Anthraceen	mg/kg ds	0,05		2,9		0,02		< 0,01	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,14		6,3		0,06		0,02	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,17		5,8		0,07		0,02	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,27		3,4		0,08		0,02	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,09		2,8		0,03		0,01	
Chryseen	mg/kg ds	0,12		6,1		0,05		0,01	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,10		12		0,06		0,01	
Fluorantheen	mg/kg ds	0,28		18		0,12		0,04	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,12		3,4		0,06		0,01	
Naftaleen	mg/kg ds	0,02		0,15		< 0,01		< 0,01	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,3	-	60	***	0,56	-	0,16	
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>									
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0		< 1,7		< 1,0		< 1,0	
PCB 52	µg/kg ds	< 1,0		< 2,0		< 1,0		< 1,0	
PCB 101	µg/kg ds	3,4		6,8		3,6		< 1,0	
PCB 118	µg/kg ds	< 1,0		2,6		< 1,0		< 1,0	
PCB 138	µg/kg ds	19		30		12		< 1,0	
PCB 153	µg/kg ds	19		30		12		< 1,0	
PCB 180	µg/kg ds	17		26		9,4		< 1,0	
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	60	*	99	*	39	*	4,9	
<b>Overige (organische) verbindingen</b>									
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0		< 5,0		< 5,0		< 5,0	
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	< 5,0		47		17		< 5,0	
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	9,0		24		19		< 5,0	
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	6,0		9,0		9,0		< 5,0	
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	< 20	-	80	*	50	*	< 20	

tabel 2: Toetstabel grond

Monster		mm2.5		mm2.6		mm2.7
Boring		2-04,2-05,2-07,2-08		2-01,2-03,2-04,2-05,2-07		2-01,2-04,2-05,2-08
Bodemtype		KZ3		ZS1		KZ2
Zintuiglijk		PU1				
Van (cm-mv)		100		250		200
Tot (cm-mv)		150		400		300
Humus (% op ds)		3.9		1.1		1.1
Lutum (% op ds)		12		2.5		7
<b>Bodemkundige analyses</b>						
Droge stof	% w/w	74,2		78,3		77,8
<b>Metalen</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	100		45		45
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,31	-	< 0,2	-	< 0,2
Kobalt [Co]	mg/kg ds	7,5	-	4,9	*	6,0
Koper [Cu]	mg/kg ds	22	-	5,4	-	7,0
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,22	*	< 0,05	-	< 0,05
Lood [Pb]	mg/kg ds	110	*	< 10,0	-	< 10,0
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	-	< 0,5	-	< 0,5
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	20	-	16	*	17
Zink [Zn]	mg/kg ds	140	*	31	-	32
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds	0,21		< 0,01		< 0,01
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,53		0,01		< 0,01
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,61		< 0,01		< 0,01
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,46		< 0,01		< 0,01
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,30		< 0,01		< 0,01
Chryseen	mg/kg ds	0,48		< 0,01		< 0,01
Fenanthreen	mg/kg ds	0,50		0,01		< 0,01
Fluorantheen	mg/kg ds	1,4		0,03		0,02
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,41		< 0,01		< 0,01
Naftaleen	mg/kg ds	2,4		0,09		< 0,01
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	7,3	*	0,18	-	0,08
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>						
PCB 28	µg/kg ds	2,7		< 1,0		< 1,0
PCB 52	µg/kg ds	6,6		< 1,0		< 1,0
PCB 101	µg/kg ds	45		1,1		< 1,0
PCB 118	µg/kg ds	14		< 1,0		< 1,0
PCB 138	µg/kg ds	76		1,8		< 1,0
PCB 153	µg/kg ds	84		2,1		< 1,0
PCB 180	µg/kg ds	63		1,6		< 1,0
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	290	**	8,7	*	4,9
<b>Overige (organische) verbindingen</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	71		< 5,0		< 5,0
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	65		< 5,0		< 5,0
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	65		< 5,0		< 5,0
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	34		< 5,0		< 5,0
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	230	*	< 20	-	< 20

- = gehalte <AW  
 \* = overschrijding AW  
 \*\* = overschrijding T  
 \*\*\* = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:

PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:

1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 3: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		0.7			0.9			1.1			1.1		
		1.4			1.9			2.5			7		
		mm2.3			mm2.1			mm2.6			mm2.7		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
<b>Metalen</b>													
Barium [Ba]	mg/kg ds	49	143	237	49	143	237	52	152	252	80	233	386
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,6	0,38	4,3	8,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,3	29	54	4,3	29	54	4,5	31	57	6,6	45	84
Koper [Cu]	mg/kg ds	19	56	92	19	56	92	20	57	93	23	65	108
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,10	13	25	0,10	13	25	0,11	13	25	0,11	14	27
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	184	337	32	184	337	32	186	340	35	201	368
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	23	34	12	23	34	13	24	36	17	33	49
Zink [Zn]	mg/kg ds	59	181	303	59	181	303	61	186	311	74	227	381
<b>PAK</b>													
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>													
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200
<b>Overige (organische) verbindingen</b>													
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000

Tabel 4: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		2.2			2.9			3.9			
		14			3.3			12			
		mm2.4			mm2.2			mm2.5			
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I	
<b>Metalen</b>											
Barium [Ba]	mg/kg ds	123	358	594	57	166	276	110	322	534	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,42	4,7	9,0	0,37	4,2	8,0	0,43	4,9	9,4	
Kobalt [Co]	mg/kg ds	9,9	67	125	4,9	33	62	8,9	61	113	
Koper [Cu]	mg/kg ds	28	79	130	21	60	99	27	78	130	
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,12	15	30	0,11	13	26	0,12	15	30	
Lood [Pb]	mg/kg ds	39	226	413	33	192	350	39	225	411	
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190	
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	24	46	69	13	26	38	22	42	63	
Zink [Zn]	mg/kg ds	95	293	490	64	197	330	92	282	472	
<b>PAK</b>											
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40	
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>											
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,4	112	220	5,8	148	290	7,8	199	390	
<b>Overige (organische) verbindingen</b>											
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	42	571	1100	55	753	1450	74	1012	1950	

**Toelichting bij de tabel:**  
AW = Achtergrondwaarde  
T = Tussenwaarde  
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		mm3.1	mm3.2	mm3.3
Boring		3-01,3-03,3-05,3-08	3-09,3-12,3-13,3-14	3-07,3-14
Bodemtype		ZS1G1	ZS1	ZS1G1
Zintuiglijk		PU1BE1KG6	BE6PU6KG6	PU6
Van (cm-mv)		0	0	50
Tot (cm-mv)		50	50	75
Humus (% op ds)		1.1	1.8	0.7
Lutum (% op ds)		2.6	3.1	1.3
<b>Bodemkundige analyses</b>				
Droge stof	% w/w	94,3	93,1	95,8
<b>Metalen</b>				
Barium [Ba]	mg/kg ds	41	53	< 20
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,31	0,22	< 0,2
Kobalt [Co]	mg/kg ds	2,9	3,8	1,9
Koper [Cu]	mg/kg ds	7,2	10,0	< 5,0
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,06	0,22	0,12
Lood [Pb]	mg/kg ds	35	89	30
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	< 0,5	< 0,5	< 0,5
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	6,4	9,1	5,0
Zink [Zn]	mg/kg ds	60	93	33
<b>PAK</b>				
Anthraceen	mg/kg ds	0,02	0,52	< 0,01
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,07	1,0	0,03
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,08	0,89	0,01
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,08	0,60	0,05
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,05	0,46	0,03
Chryseen	mg/kg ds	0,07	0,80	0,03
Fenanthreen	mg/kg ds	0,06	1,7	0,06
Fluorantheen	mg/kg ds	0,13	2,1	0,08
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,07	0,53	0,04
Naftaleen	mg/kg ds	0,09	0,05	0,02
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	0,72	8,7	0,36
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>				
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0	< 1,0	< 1,0
PCB 52	µg/kg ds	15	< 1,0	2,7
PCB 101	µg/kg ds	160	14	22
PCB 118	µg/kg ds	35	2,8	5,0
PCB 138	µg/kg ds	300	40	49
PCB 153	µg/kg ds	310	43	47
PCB 180	µg/kg ds	230	34	38
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	1000	130	160
<b>Overige (organische) verbindingen</b>				
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	< 5,0	< 5,0	< 5,0
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	7,0	14	< 5,0
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	13	11	< 5,0
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	8,0	8,0	< 5,0
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	30	30	< 20

- = gehalte <AW  
 \* = overschrijding AW  
 \*\* = overschrijding T  
 \*\*\* = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:

PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:

1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming

humus (% op ds) lutum (% op ds) analysemonsters		0.7 1.3 mm3.3			1.1 2.6 mm3.1			1.8 3.1 mm3.2		
		AW	T	I	AW	T	I	AW	T	I
		<b>Metalen</b>								
Barium [Ba]	mg/kg ds	49	143	237	53	154	255	56	163	270
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	0,35	4,0	7,5	0,35	4,0	7,6	0,35	4,0	7,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	4,3	29	54	4,5	31	58	4,8	33	61
Koper [Cu]	mg/kg ds	19	56	92	20	57	94	20	58	95
Kwik [Hg]	mg/kg ds	0,10	13	25	0,11	13	25	0,11	13	26
Lood [Pb]	mg/kg ds	32	184	337	32	186	340	32	188	344
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	1,5	96	190	1,5	96	190	1,5	96	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	12	23	34	13	24	36	13	25	37
Zink [Zn]	mg/kg ds	59	181	303	61	187	313	62	191	320
<b>PAK</b>										
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5	21	40	1,5	21	40	1,5	21	40
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>										
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0	102	200	4,0	102	200	4,0	102	200
<b>Overige (organische) verbindingen</b>										
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	38	519	1000	38	519	1000	38	519	1000

Toelichting bij de tabel:  
 AW = Achtergrondwaarde  
 T = Tussenwaarde  
 I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster	2-06-1	2-08-1	
Boring	2-06	2-08	
Bodemtype	ZS1	ZS1G1	
Zintuiglijk	PU2GR1BE1K	PU1KG6BE6	
Van (cm-mv)	0	0	
Tot (cm-mv)	50	50	
Humus (% op ds)	6.9	1.6	
Lutum (% op ds)	4.2	1	
<b>Bodemkundige analyses</b>			
Droge stof	% w/w	92,9	91,0
<b>PAK</b>			
Anthraceen	mg/kg ds	0,75	0,21
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	3,1	0,50
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	3,8	0,54
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	2,6	0,45
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	1,8	0,28
Chryseen	mg/kg ds	2,4	0,43
Fenanthreen	mg/kg ds	3,4	0,57
Fluorantheen	mg/kg ds	7,7	1,2
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	2,6	0,40
Naftaleen	mg/kg ds	0,46	0,03
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	29 **	4,6 *

- = gehalte <AW
- \* = overschrijding AW
- \*\* = overschrijding T
- \*\*\* = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:

PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:

1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		1.6	6.9
lutum (% op ds)		1	4.2
analysemonsters		2-08-1	2-06-1
		AW T I	AW T I
<b>PAK</b>			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg ds	1,5 21 40	1,5 21 40

Toelichting bij de tabel:

- AW = Achtergrondwaarde
- T = Tussenwaarde
- I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster	3-01-1	3-03-1	3-05-1	3-08-1	
Boring	3-01	3-03	3-05	3-08	
Bodemtype	ZS1G1	ZS1G1	ZS1G1	ZS1G1	
Zintuiglijk	PU1BE1KG6	PU1BE1KG6	PU1BE1KG6	PU1BE1KG6	
Van (cm-mv)	0	0	0	0	
Tot (cm-mv)	50	50	50	50	
Humus (% op ds)	1.4	0.5	1.1	2	
Lutum (% op ds)	2.4	9	8	2.6	
<b>Bodemkundige analyses</b>					
Droge stof	% w/w	92,5	95,3	95,1	92,5
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>					
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0	< 1,0	< 1,0	< 1,0
PCB 52	µg/kg ds	< 1,0	< 1,0	1,8	55
PCB 101	µg/kg ds	< 1,0	< 1,0	37	560
PCB 118	µg/kg ds	< 1,0	< 1,0	8,7	130
PCB 138	µg/kg ds	7,2	1,3	99	1300
PCB 153	µg/kg ds	5,1	1,6	110	1200
PCB 180	µg/kg ds	5,0	1,5	79	960
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	20 *	7,1 *	340 ***	4300 ***

- = gehalte <AW
- \* = overschrijding AW
- \*\* = overschrijding T
- \*\*\* = overschrijding I

Zintuiglijke waarnemingen:

PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:

1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)	0.5	1.1	1.4	2	
lutum (% op ds)	9	8	2.4	2.6	
analysemonsters	3-03-1	3-05-1	3-01-1	3-08-1	
	AW T I	AW T I	AW T I	AW T I	
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>					
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0 102 200	4,0 102 200	4,0 102 200	4,0 102 200

Toelichting bij de tabel:

- AW = Achtergrondwaarde
- T = Tussenwaarde
- I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grond

Monster		1-02-1	1-04-1	1-06-1	1-10-1
Boring		1-02	1-04	1-06	1-10
Bodemtype		ZS1	ZS1	ZS1	ZS1G1
Zintuiglijk		SC6GR6PU1	SC6GR1	SC6GR1PU1	SC6PU2
Van (cm-mv)		0	0	0	0
Tot (cm-mv)		50	50	50	50
Humus (% op ds)		0.5	0.7	0.7	0.9
Lutum (% op ds)		10	1.9	1.9	1
<b>Bodemkundige analyses</b>					
Droge stof	% w/w	95,0	96,1	95,5	93,9
<b>Overig</b>					
Artefacten	g	< 1,0	< 1,0	< 1,0	< 1,0
Aard artefacten	g				
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>					
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0	< 1,0	< 1,0	< 1,0
PCB 52	µg/kg ds	2,7	< 1,0	3,3	< 1,0
PCB 101	µg/kg ds	29	< 1,0	45	11
PCB 118	µg/kg ds	6,7	< 1,0	12	2,9
PCB 138	µg/kg ds	64	4,0	100	49
PCB 153	µg/kg ds	70	3,9	130	51
PCB 180	µg/kg ds	54	2,6	110	42
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	230 ***	13 *	400 ***	160 **

tabel 2: Toetstabel grond

Monster		1-11-1	1-12-1	1-14-1	3-04-2
Boring		1-11	1-12	1-14	3-04
Bodemtype		ZS1G1	ZS1G1	ZS1	ZS1G1
Zintuiglijk		SC6PU2	SC6PU2GS6	SC6GR1PU2	PU1BE1
Van (cm-mv)		0	0	0	0
Tot (cm-mv)		50	50	50	50
Humus (% op ds)		1	1	1.6	0.7
Lutum (% op ds)		1.8	2.1	1	1
<b>Bodemkundige analyses</b>					
Droge stof	% w/w	94,4	93,7	92,2	97,5
<b>Overig</b>					
Artefacten	g	< 1,0	< 1,0	< 1,0	< 1,0
Aard artefacten	g				
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>					
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0	< 1,0	< 1,0	< 1,0
PCB 52	µg/kg ds	12	< 1,0	4,6	12
PCB 101	µg/kg ds	130	9,2	45	110
PCB 118	µg/kg ds	35	< 1,0	16	27
PCB 138	µg/kg ds	300	35	100	220
PCB 153	µg/kg ds	320	34	100	230
PCB 180	µg/kg ds	270	29	82	160
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	1100 ***	110 **	350 ***	760 ***

tabel 3: Toetstabel grond

Monster		3-06-2	3-07-2	3-09-2	3-10-2
Boring		3-06	3-07	3-09	3-10
Bodemtype		ZS1G1	ZS1G1	ZS1	ZS1
Zintuiglijk		PU1BE1	PU1BE1	BE6PU6KG6	BE6PU6KG6
Van (cm-mv)		0	0	0	0
Tot (cm-mv)		50	50	50	50
Humus (% op ds)		0.9	0.6	0.5	2.6
Lutum (% op ds)		1.7	1	1	2.7
<b>Bodemkundige analyses</b>					
Droge stof	% w/w	95,7	96,2	97,2	95,6
<b>Overig</b>					
Artefacten	g	< 1,0	< 1,0	< 1,0	< 1,0
Aard artefacten	g				
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>					
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0	< 1,0	< 1,0	< 1,0
PCB 52	µg/kg ds	3,1	< 1,0	< 1,0	9,8
PCB 101	µg/kg ds	56	15	6,2	120
PCB 118	µg/kg ds	15	3,0	1,4	28
PCB 138	µg/kg ds	140	39	22	290
PCB 153	µg/kg ds	140	48	28	280
PCB 180	µg/kg ds	100	41	23	210
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<b>460</b> ***	<b>150</b> **	<b>82</b> *	<b>930</b> ***

tabel 4: Toetstabel grond

Monster		3-11-2	3-12-2	3-13-2
Boring		3-11	3-12	3-13
Bodemtype		ZS1G1	ZS1	ZS1
Zintuiglijk		PU1BE1KG6	BE6PU6KG6	BE6PU6KG6
Van (cm-mv)		0	0	0
Tot (cm-mv)		50	50	50
Humus (% op ds)		0.9	0.9	3.2
Lutum (% op ds)		2.3	1	5.6
<b>Bodemkundige analyses</b>				
Droge stof	% w/w	95,3	94,4	92,8
<b>Overig</b>				
Artefacten	g	< 1,0	< 1,0	25
Aard artefacten	g			
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>				
PCB 28	µg/kg ds	< 1,0	< 1,0	< 1,0
PCB 52	µg/kg ds	2,4	< 1,0	< 1,0
PCB 101	µg/kg ds	35	11	1,9
PCB 118	µg/kg ds	8,4	2,3	< 1,0
PCB 138	µg/kg ds	86	38	8,7
PCB 153	µg/kg ds	92	42	8,3
PCB 180	µg/kg ds	73	35	8,2
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<b>300</b> ***	<b>130</b> **	<b>29</b> *

Zintuiglijke waarnemingen:

PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:

1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

tabel 5: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.5	0.5	0.6	0.7
lutum (% op ds)		1	10	1	1
analysemonsters		3-09-2	1-02-1	3-07-2	3-04-2
		AW T I	AW T I	AW T I	AW T I
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>					
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0 102 200	4,0 102 200	4,0 102 200	4,0 102 200

tabel 6: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		0.7	0.9	0.9	0.9
lutum (% op ds)		1.9	1	1.7	2.3
analysemonsters		1-04-1, 1-06-1	1-10-1, 3-12-2	3-06-2	3-11-2
		AW T I	AW T I	AW T I	AW T I
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>					
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0 102 200	4,0 102 200	4,0 102 200	4,0 102 200

tabel 7: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		1	1	1.6	2.6
lutum (% op ds)		1.8	2.1	1	2.7
analysemonsters		1-11-1	1-12-1	1-14-1	3-10-2
		AW T I	AW T I	AW T I	AW T I
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>					
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	4,0 102 200	4,0 102 200	4,0 102 200	5,2 133 260

tabel 8: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond

humus (% op ds)		3.2			
lutum (% op ds)		5.6			
analysemonsters		3-13-2			
		AW T I			
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>					
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	6,4 163 320			

Toelichting bij de tabel:  
 AW = Achtergrondwaarde  
 T = Tussenwaarde  
 I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster	1-15-1-1	1-16-1-1
Datum	17-7-2013	17-7-2013
pH	7	7,1
Ec (µS/cm)	357	498
Filternummer	1	1
Van (cm-mv)	213	189
Tot (cm-mv)	313	289
<b>Metalen</b>		
Barium [Ba]	µg/l 170	* 110
Cadmium [Cd]	µg/l < 0,20	- < 0,20
Kobalt [Co]	µg/l < 2,0	- 6,0
Koper [Cu]	µg/l < 2,0	- 2,8
Kwik [Hg]	µg/l < 0,05	- < 0,05
Lood [Pb]	µg/l 2,4	- 2,1
Molybdeen [Mo]	µg/l < 2,0	- 8,0
Nikkel [Ni]	µg/l < 3,0	- 11
Zink [Zn]	µg/l < 10,0	- 110
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>		
Dichloormethaan	µg/l < 0,2	- < 0,2
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l < 0,2	- < 0,2
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l < 0,1	- < 0,1
Trichlooretheen (Tri)	µg/l < 0,2	- < 0,2
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l < 0,1	- < 0,1
1,1-Dichloorethaan	µg/l < 0,2	- < 0,2
1,2-Dichloorethaan	µg/l < 0,2	- < 0,2
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l < 0,1	- < 0,1
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l < 0,1	- < 0,1
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l < 0,1	- 0,22
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l < 0,1	- < 0,1
1,2-Dichloorethenen (som, 0.7 factor)	µg/l 0,14	- 0,29
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l < 0,2	- < 0,2
Vinylchloride	µg/l < 0,2	- < 0,2
1,1-Dichlooretheen	µg/l < 0,1	- < 0,1
1,2-Dichloorpropanen	µg/l < 0,2	- < 0,2
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l 0,42	- 0,42
1,3-Dichloorpropanen	µg/l < 0,2	- < 0,2
1,1-Dichloorpropanen	µg/l < 0,2	- < 0,2
<b>Aromatische verbindingen</b>		
Benzeen	µg/l 0,66	* < 0,2
Tolueen	µg/l 0,41	- 0,53
Ethylbenzeen	µg/l 0,78	- < 0,2
ortho-Xyleen	µg/l 0,17	- 0,33
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l 2,0	- 0,26
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l 2,1	* 0,59
Naftaleen (BTEXN)	µg/l 0,24	* 0,22
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l < 0,2	- < 0,2
<b>Overige (organische) verbindingen</b>		
Minerale olie C10 - C12	µg/l 55	- < 25
Minerale olie C12 - C22	µg/l < 25	- < 25
Minerale olie C22 - C30	µg/l < 25	- < 25
Minerale olie C30 - C40	µg/l < 25	- < 25
Minerale olie (totaal)	µg/l 75	* < 50

- = concentratie <S  
 \* = overschrijding S  
 \*\* = overschrijding T  
 \*\*\* = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
<b>Metalen</b>				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1,2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto)	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
<b>Aromatische verbindingen</b>				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
<b>Overige (organische) verbindingen</b>				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

**Toelichting bij de tabel:**

- S = Streefwaarde  
T = Tussenwaarde  
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster		2-08-1-1	
Datum		17-7-2013	
pH		7	
Ec (µS/cm)		482	
Filternummer		1	
Van (cm-mv)		199	
Tot (cm-mv)		299	
<b>Metalen</b>			
Barium [Ba]	µg/l	180	*
Cadmium [Cd]	µg/l	< 0,20	-
Kobalt [Co]	µg/l	< 2,0	-
Koper [Cu]	µg/l	< 2,0	-
Kwik [Hg]	µg/l	< 0,05	-
Lood [Pb]	µg/l	< 2,0	-
Molybdeen [Mo]	µg/l	< 2,0	-
Nikkel [Ni]	µg/l	< 3,0	-
Zink [Zn]	µg/l	92	*
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>			
Dichloormethaan	µg/l	< 0,2	-
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	< 0,2	-
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	< 0,1	-
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	< 0,2	-
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	< 0,1	-
1,1-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-
1,2-Dichloorethaan	µg/l	< 0,2	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	< 0,1	-
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,19	-
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-
1,2-Dichloorethenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,26	*
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	< 0,2	-
Vinylchloride	µg/l	< 0,2	-
1,1-Dichlooretheen	µg/l	< 0,1	-
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	-
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,42	-
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	-
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	< 0,2	-
<b>Aromatische verbindingen</b>			
Benzeen	µg/l	< 0,2	-
Tolueen	µg/l	0,42	-
Ethylbenzeen	µg/l	< 0,2	-
ortho-Xyleen	µg/l	< 0,1	-
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	< 0,2	-
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,21	-
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	< 0,05	-
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	< 0,2	-
<b>Overige (organische) verbindingen</b>			
Minerale olie C10 - C12	µg/l	< 25	-
Minerale olie C12 - C22	µg/l	< 25	-
Minerale olie C22 - C30	µg/l	< 25	-
Minerale olie C30 - C40	µg/l	< 25	-
Minerale olie (totaal)	µg/l	< 50	-

- = concentratie <S

\* = overschrijding S

\*\* = overschrijding T

\*\*\* = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
<b>Metalen</b>				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1,2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
<b>Aromatische verbindingen</b>				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
<b>Overige (organische) verbindingen</b>				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

**Toelichting bij de tabel:**

- S = Streefwaarde  
T = Tussenwaarde  
I = Interventiewaarde

tabel 1: Toetstabel grondwater

Monster	3-15-1-1	3-16-1-1
Datum	17-7-2013	17-7-2013
pH	7,3	6,5
Ec (µS/cm)	606	602
Filternummer	1	1
Van (cm-mv)	160	198
Tot (cm-mv)	260	298
<b>Metalen</b>		
Barium [Ba]	µg/l 110	* 180
Cadmium [Cd]	µg/l < 0,20	- < 0,20
Kobalt [Co]	µg/l < 2,0	- 11
Koper [Cu]	µg/l < 2,0	- < 2,0
Kwik [Hg]	µg/l < 0,05	- < 0,05
Lood [Pb]	µg/l 3,8	- 2,7
Molybdeen [Mo]	µg/l < 2,0	- < 2,0
Nikkel [Ni]	µg/l < 3,0	- 8,7
Zink [Zn]	µg/l 91	* 150
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>		
Dichloormethaan	µg/l < 0,2	- < 80
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l < 0,2	- < 80
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l < 0,1	- < 40
Trichlooretheen (Tri)	µg/l < 0,2	- < 80
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l < 0,1	- < 40
1,1-Dichloorethaan	µg/l < 0,2	- < 80
1,2-Dichloorethaan	µg/l < 0,2	- < 80
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l < 0,1	- < 40
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l < 0,1	- < 40
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l 0,24	- < 40
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l < 0,1	- < 40
1,2-Dichloorethenen (som, 0.7 factor)	µg/l 0,31	* 56
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l < 0,2	- < 80
Vinylchloride	µg/l < 0,2	- < 80
1,1-Dichlooretheen	µg/l < 0,1	- < 40
1,2-Dichloorpropanen	µg/l < 0,2	- < 80
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l 0,42	- 170
1,3-Dichloorpropanen	µg/l < 0,2	- < 80
1,1-Dichloorpropanen	µg/l < 0,2	- < 80
<b>Aromatische verbindingen</b>		
Benzeen	µg/l < 0,2	- 150
Tolueen	µg/l 0,63	- 2100
Ethylbenzeen	µg/l < 0,2	- 2500
ortho-Xyleen	µg/l 0,10	- 1700
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l 0,44	- 12000
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l 0,54	* 13000
Naftaleen (BTEXN)	µg/l < 0,05	- < 20
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l < 0,2	- < 80
<b>Overige (organische) verbindingen</b>		
Minerale olie C10 - C12	µg/l < 25	- 300
Minerale olie C12 - C22	µg/l < 25	- 140
Minerale olie C22 - C30	µg/l < 25	- 120
Minerale olie C30 - C40	µg/l < 25	- 85
Minerale olie (totaal)	µg/l < 50	- 650

- = concentratie <S  
 \* = overschrijding S  
 \*\* = overschrijding T  
 \*\*\* = overschrijding I

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming

		S	T	I
<b>Metalen</b>				
Barium [Ba]	µg/l	50	338	625
Cadmium [Cd]	µg/l	0,40	3,2	6,0
Kobalt [Co]	µg/l	20	60	100
Koper [Cu]	µg/l	15	45	75
Kwik [Hg]	µg/l	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	µg/l	15	45	75
Molybdeen [Mo]	µg/l	5,0	153	300
Nikkel [Ni]	µg/l	15	45	75
Zink [Zn]	µg/l	65	433	800
<b>Gechloreerde koolwaterstoffen</b>				
Dichloormethaan	µg/l	0,010	500	1000
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6,0	203	400
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,010	5,0	10,0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24	262	500
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,010	20	40
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7,0	454	900
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7,0	204	400
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,010	65	130
1,2-Dichloorethenen (som, 0.7 facto	µg/l	0,010	10,0	20
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l			630
Vinylchloride	µg/l	0,010	2,5	5,0
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,010	5,0	10,0
Dichloorpropanen (0,7 som, 1,1+1,2+1,3)	µg/l	0,80	40	80
<b>Aromatische verbindingen</b>				
Benzeen	µg/l	0,20	15	30
Tolueen	µg/l	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	µg/l	4,0	77	150
Xylenen (som, 0.7 factor)	µg/l	0,20	35	70
Naftaleen (BTEXN)	µg/l	0,010	35	70
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6,0	153	300
<b>Overige (organische) verbindingen</b>				
Minerale olie (totaal)	µg/l	50	325	600

**Toelichting bij de tabel:**

- S = Streefwaarde  
T = Tussenwaarde  
I = Interventiewaarde

**bijlage 5:  
Toetstabellen grond 'Rbk-toetsing'**

**Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm1.1				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		2,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
			Toets	Meetw	AW	WO
						IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w			94,0		
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g			1		
Aard artefacten	g		GM			
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	20	51	149	249
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,1	4,5	10	56
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	6,3	20	26	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	23	32	134	339
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	5,5	12	14	35
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	40	60	86	310
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds			0,03		
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds			0,13		
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds			0,13		
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds			0,10		
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds			0,07		
Chryseen	mg/kg ds			0,09		
Fenanthreen	mg/kg ds			0,09		
Fluorantheen	mg/kg ds			0,22		
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds			0,09		
Naftaleen	mg/kg ds			0,01		
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=AW	0,94	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds			1		
PCB 52	µg/kg ds			1,3		
PCB 101	µg/kg ds			14		
PCB 118	µg/kg ds			3,2		
PCB 138	µg/kg ds			31		
PCB 153	µg/kg ds			31		
PCB 180	µg/kg ds			21		
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	100	4,0	4,0	100
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds			5		
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds			5		
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds			5		
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds			5		
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

**Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm1.2				
Humus (% ds)		1,3				
Lutum (% ds)		2,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w	92,6				
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g	1				
Aard artefacten	g	GM				
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=WO	60	51	149	249
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,28	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,6	4,5	10	56
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	11	20	26	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,23	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	110	32	134	339
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	7,2	12	14	35
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	120	60	86	310
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds	0,14				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,50				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,55				
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,41				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,29				
Chryseen	mg/kg ds	0,44				
Fenanthreen	mg/kg ds	0,44				
Fluorantheen	mg/kg ds	1,0				
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,41				
Naftaleen	mg/kg ds	0,25				
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=WO	4,5	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds	1				
PCB 52	µg/kg ds	1				
PCB 101	µg/kg ds	11				
PCB 118	µg/kg ds	2,9				
PCB 138	µg/kg ds	39				
PCB 153	µg/kg ds	41				
PCB 180	µg/kg ds	35				
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	130	4,0	4,0	100
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	5				
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	5				
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	5				
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	5				
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

**Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm1.3				
Humus (% ds)		3,4				
Lutum (% ds)		13				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		6-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
			Toets	Meetw	AW	WO
						IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w			80,4		
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g			1		
Aard artefacten	g		GM			
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	110	116	337	564
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=WO	0,82	0,43	0,86	3,1
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	6,5	9,4	22	119
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=WO	30	28	37	131
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,50	0,12	0,69	4,0
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	160	39	164	414
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	17	23	26	66
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	260	94	134	484
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds			0,36		
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds			1,1		
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds			1,1		
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds			0,78		
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds			0,57		
Chryseen	mg/kg ds			0,97		
Fenanthreen	mg/kg ds			1,3		
Fluorantheen	mg/kg ds			2,4		
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds			0,68		
Naftaleen	mg/kg ds			0,10		
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=IND	9,3	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds			1		
PCB 52	µg/kg ds			1		
PCB 101	µg/kg ds			1,5		
PCB 118	µg/kg ds			1		
PCB 138	µg/kg ds			4,3		
PCB 153	µg/kg ds			4,2		
PCB 180	µg/kg ds			4,4		
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	16	6,8	6,8	170
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds			6		
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds			59		
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds			100		
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds			64		
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	>IND	230	65	65	170

?	
<	= kleiner dan de detectielimiet
GM	= Geen meetwaarde aanwezig
<=AW	= kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO	= kleiner of gelijk aan wonen
<=IND	= kleiner of gelijk aan industrie
>IND	= groter dan industrie
>AW	= groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO	= groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW	= detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO	= detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND	= detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND	= detectielimiet groter dan industrie
D>AW	= detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO	= detectielimiet groter dan wonen
#	= verhoogde rapportagegrens

**Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm2.1				
Humus (% ds)		0,90				
Lutum (% ds)		1,9				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w	93,5				
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g	1				
Aard artefacten	g	GM				
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	31	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,0	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,0	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,11	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=IND	190	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,0	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=WO	72	59	84	303
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds	0,05				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,14				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,17				
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,27				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,09				
Chryseen	mg/kg ds	0,12				
Fenanthreen	mg/kg ds	0,10				
Fluorantheen	mg/kg ds	0,28				
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,12				
Naftaleen	mg/kg ds	0,02				
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=AW	1,3	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds	1				
PCB 52	µg/kg ds	1				
PCB 101	µg/kg ds	3,4				
PCB 118	µg/kg ds	1				
PCB 138	µg/kg ds	19				
PCB 153	µg/kg ds	19				
PCB 180	µg/kg ds	17				
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	60	4,0	4,0	100
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	5				
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	5				
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	9				
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	6				
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

**Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm2.2				
Humus (% ds)		2,9				
Lutum (% ds)		3,3				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
			Toets	Meetw	AW	WO
						IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w			93,2		
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g			29		
Aard artefacten	g		GM			
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=WO	64	57	165	276
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,35	0,37	0,74	2,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=WO	4,9	4,9	11	62
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=WO	25	21	28	99
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,59	0,11	0,59	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=IND	210	33	139	350
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	9,6	13	15	38
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	140	64	92	330
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds			2,9		
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds			6,3		
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds			5,8		
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds			3,4		
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds			2,8		
Chryseen	mg/kg ds			6,1		
Fenanthreen	mg/kg ds			12		
Fluorantheen	mg/kg ds			18		
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds			3,4		
Naftaleen	mg/kg ds			0,15		
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	>IND	60	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds			1,7		
PCB 52	µg/kg ds			2,0		
PCB 101	µg/kg ds			6,8		
PCB 118	µg/kg ds			2,6		
PCB 138	µg/kg ds			30		
PCB 153	µg/kg ds			30		
PCB 180	µg/kg ds			26		
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	99	5,8	5,8	145
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds			5		
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds			47		
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds			24		
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds			9		
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=IND	80	55	55	145

**Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm2.3				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		1,4				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w		94,4			
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g		91			
Aard artefacten	g		GM			
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	38	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	2,8	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	8,2	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	47	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,1	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	51	59	84	303
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds		0,02			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds		0,06			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds		0,07			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds		0,08			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds		0,03			
Chryseen	mg/kg ds		0,05			
Fenanthreen	mg/kg ds		0,06			
Fluorantheen	mg/kg ds		0,12			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds		0,06			
Naftaleen	mg/kg ds		0,01			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=AW	0,56	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds		1			
PCB 52	µg/kg ds		1			
PCB 101	µg/kg ds		3,6			
PCB 118	µg/kg ds		1			
PCB 138	µg/kg ds		12			
PCB 153	µg/kg ds		12			
PCB 180	µg/kg ds		9,4			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	39	4,0	4,0	100
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		5			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds		17			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds		19			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds		9			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=IND	50	38	38	100

**Tabel 4: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm2.4				
Humus (% ds)		2,2				
Lutum (% ds)		14				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w	78,5				
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g	1				
Aard artefacten	g	GM				
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	67	123	355	594
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,42	0,83	3,0
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	7,5	9,9	23	125
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	10	27	37	130
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,12	0,69	4,0
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	14	39	164	413
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	22	24	27	69
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	46	95	136	490
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds	0,01				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,02				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,02				
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,02				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,01				
Chryseen	mg/kg ds	0,01				
Fenanthreen	mg/kg ds	0,01				
Fluorantheen	mg/kg ds	0,04				
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,01				
Naftaleen	mg/kg ds	0,01				
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=AW	0,16	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds	1				
PCB 52	µg/kg ds	1				
PCB 101	µg/kg ds	1				
PCB 118	µg/kg ds	1				
PCB 138	µg/kg ds	1				
PCB 153	µg/kg ds	1				
PCB 180	µg/kg ds	1				
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	D<=IND	4,9	4,4	4,4	110
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	5				
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	5				
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	5				
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	5				
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	42	42	110

Tabel 5: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit

Toetsmonster		mm2.5					
Humus (% ds)		3,9					
Lutum (% ds)		12					
Thermisch gereinigd		Nee					
Datum van toetsing		7-8-2013					
Datum van normen		3-3-2011					
Monster getoetst als							
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar					
Samenstelling monster							
			Toets	Meetw	AW	WO	IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>							
Droge stof	% w/w			74,2			
<b>OVERIG</b>							
Artefacten	g			1			
Aard artefacten	g		GM				
<b>METALEN</b>							
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	100	110	319	534	
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,31	0,43	0,87	3,1	
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	7,5	8,9	21	113	
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	22	27	37	130	
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,22	0,12	0,68	3,9	
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	110	39	163	411	
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190	
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	20	22	25	63	
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	140	92	131	472	
<b>PAK</b>							
Anthraceen	mg/kg ds			0,21			
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds			0,53			
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds			0,61			
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds			0,46			
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds			0,30			
Chryseen	mg/kg ds			0,48			
Fenanthreen	mg/kg ds			0,50			
Fluorantheen	mg/kg ds			1,4			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds			0,41			
Naftaleen	mg/kg ds			2,4			
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=IND	7,3	1,5	6,8	40	
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>							
PCB 28	µg/kg ds			2,7			
PCB 52	µg/kg ds			6,6			
PCB 101	µg/kg ds			45			
PCB 118	µg/kg ds			14			
PCB 138	µg/kg ds			76			
PCB 153	µg/kg ds			84			
PCB 180	µg/kg ds			63			
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	290	7,8	7,8	195	
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds			71			
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds			65			
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds			65			
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds			34			
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	>IND	230	74	74	195	

**Tabel 6: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm2.6				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		2,5				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w	78,3				
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g	1				
Aard artefacten	g	GM				
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	45	52	151	252
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=WO	4,9	4,5	11	57
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	5,4	20	27	93
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	D<=AW	10	32	135	340
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=IND	16	13	14	36
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	31	61	86	311
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds	0,01				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,01				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,01				
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,01				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,01				
Chryseen	mg/kg ds	0,01				
Fenanthreen	mg/kg ds	0,01				
Fluorantheen	mg/kg ds	0,03				
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,01				
Naftaleen	mg/kg ds	0,09				
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=AW	0,18	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds	1				
PCB 52	µg/kg ds	1				
PCB 101	µg/kg ds	1,1				
PCB 118	µg/kg ds	1				
PCB 138	µg/kg ds	1,8				
PCB 153	µg/kg ds	2,1				
PCB 180	µg/kg ds	1,6				
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	<=IND	8,7	4,0	4,0	100
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	5				
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	5				
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	5				
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	5				
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

**Tabel 7: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm2.7				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		7,0				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w	77,8				
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g	1				
Aard artefacten	g	GM				
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	45	80	231	386
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,38	0,75	2,7
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	6,0	6,6	15	84
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,0	23	31	108
Kwik [Hg]	mg/kg ds	D<=AW	0,05	0,11	0,62	3,6
Lood [Pb]	mg/kg ds	D<=AW	10	35	146	368
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	17	17	19	49
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	32	74	106	381
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds	0,01				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,01				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,01				
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,01				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,01				
Chryseen	mg/kg ds	0,01				
Fenanthreen	mg/kg ds	0,01				
Fluorantheen	mg/kg ds	0,02				
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,01				
Naftaleen	mg/kg ds	0,01				
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=AW	0,08	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds	1				
PCB 52	µg/kg ds	1				
PCB 101	µg/kg ds	1				
PCB 118	µg/kg ds	1				
PCB 138	µg/kg ds	1				
PCB 153	µg/kg ds	1				
PCB 180	µg/kg ds	1				
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	D<=IND	4,9	4,0	4,0	100
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	5				
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	5				
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	5				
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	5				
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

?	
<	= kleiner dan de detectielimiet
GM	= Geen meetwaarde aanwezig
<=AW	= kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO	= kleiner of gelijk aan wonen
<=IND	= kleiner of gelijk aan industrie
>IND	= groter dan industrie
>AW	= groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO	= groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW	= detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO	= detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND	= detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND	= detectielimiet groter dan industrie
D>AW	= detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO	= detectielimiet groter dan wonen
#	= verhoogde rapportagegrens

**Tabel 1: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm3.1				
Humus (% ds)		1,1				
Lutum (% ds)		2,6				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w	94,3				
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g	1				
Aard artefacten	g	GM				
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	41	53	153	255
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,31	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	2,9	4,5	11	58
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	7,2	20	27	94
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=AW	0,06	0,11	0,58	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	35	32	135	340
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	6,4	13	14	36
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	60	61	87	313
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds	0,02				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,07				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,08				
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,08				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,05				
Chryseen	mg/kg ds	0,07				
Fenanthreen	mg/kg ds	0,06				
Fluorantheen	mg/kg ds	0,13				
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,07				
Naftaleen	mg/kg ds	0,09				
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=AW	0,72	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds	1				
PCB 52	µg/kg ds	15				
PCB 101	µg/kg ds	160				
PCB 118	µg/kg ds	35				
PCB 138	µg/kg ds	300				
PCB 153	µg/kg ds	310				
PCB 180	µg/kg ds	230				
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	1000	4,0	4,0	100
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	5				
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	7				
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	13				
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	8				
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=AW	30	38	38	100

**Tabel 2: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm3.2				
Humus (% ds)		1,8				
Lutum (% ds)		3,1				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
		Toets	Meetw	AW	WO	IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w	93,1				
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g	24				
Aard artefacten	g	GM				
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	<=AW	53	56	161	270
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	<=AW	0,22	0,35	0,71	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	3,8	4,8	11	61
Koper [Cu]	mg/kg ds	<=AW	10	20	27	95
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,22	0,11	0,59	3,4
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=WO	89	32	136	344
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	9,1	13	15	37
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=IND	93	62	89	320
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds	0,52				
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1,0				
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,89				
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,60				
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,46				
Chryseen	mg/kg ds	0,80				
Fenanthreen	mg/kg ds	1,7				
Fluorantheen	mg/kg ds	2,1				
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,53				
Naftaleen	mg/kg ds	0,05				
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=IND	8,7	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds	1				
PCB 52	µg/kg ds	1				
PCB 101	µg/kg ds	14				
PCB 118	µg/kg ds	2,8				
PCB 138	µg/kg ds	40				
PCB 153	µg/kg ds	43				
PCB 180	µg/kg ds	34				
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	130	4,0	4,0	100
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	5				
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds	14				
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds	11				
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds	8				
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	<=AW	30	38	38	100

**Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform Besluit Bodemkwaliteit**

Toetsmonster		mm3.3				
Humus (% ds)		0,70				
Lutum (% ds)		1,3				
Thermisch gereinigd		Nee				
Datum van toetsing		7-8-2013				
Datum van normen		3-3-2011				
Monster getoetst als						
Bodemklasse monster		nog niet beschikbaar				
Samenstelling monster						
			Toets	Meetw	AW	WO
						IND
<b>BODEMKUNDIGE ANALYSES</b>						
Droge stof	% w/w			95,8		
<b>OVERIG</b>						
Artefacten	g			1		
Aard artefacten	g		GM			
<b>METALEN</b>						
Barium [Ba]	mg/kg ds	D<=AW	20	49	142	237
Cadmium [Cd]	mg/kg ds	D<=AW	0,2	0,35	0,70	2,5
Kobalt [Co]	mg/kg ds	<=AW	1,9	4,3	10,0	54
Koper [Cu]	mg/kg ds	D<=AW	5	19	26	92
Kwik [Hg]	mg/kg ds	<=WO	0,12	0,10	0,58	3,3
Lood [Pb]	mg/kg ds	<=AW	30	32	133	337
Molybdeen [Mo]	mg/kg ds	D<=AW	0,5	1,5	88	190
Nikkel [Ni]	mg/kg ds	<=AW	5,0	12	13	34
Zink [Zn]	mg/kg ds	<=AW	33	59	84	303
<b>PAK</b>						
Anthraceen	mg/kg ds			0,01		
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds			0,03		
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds			0,01		
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds			0,05		
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds			0,03		
Chryseen	mg/kg ds			0,03		
Fenanthreen	mg/kg ds			0,06		
Fluorantheen	mg/kg ds			0,08		
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds			0,04		
Naftaleen	mg/kg ds			0,02		
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factio	mg/kg ds	<=AW	0,36	1,5	6,8	40
<b>GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN</b>						
PCB 28	µg/kg ds			1		
PCB 52	µg/kg ds			2,7		
PCB 101	µg/kg ds			22		
PCB 118	µg/kg ds			5,0		
PCB 138	µg/kg ds			49		
PCB 153	µg/kg ds			47		
PCB 180	µg/kg ds			38		
PCB (7) (som, 0.7 factor)	µg/kg ds	>IND	160	4,0	4,0	100
<b>OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN</b>						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds			5		
Minerale olie C12 - C22	mg/kg ds			5		
Minerale olie C22 - C30	mg/kg ds			5		
Minerale olie C30 - C40	mg/kg ds			5		
Minerale olie (totaal)	mg/kg ds	D<=AW	20	38	38	100

?	
<	= kleiner dan de detectielimiet
GM	= Geen meetwaarde aanwezig
<=AW	= kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
<=WO	= kleiner of gelijk aan wonen
<=IND	= kleiner of gelijk aan industrie
>IND	= groter dan industrie
>AW	= groter dan achtergrondwaarde er is geen wonen en industrie
>WO	= groter dan wonen er is geen industrie
D<=AW	= detectielimiet kleiner of gelijk aan achtergrondwaarde
D<=WO	= detectielimiet kleiner of gelijk aan wonen
D<=IND	= detectielimiet kleiner of gelijk aan industrie
D>IND	= detectielimiet groter dan industrie
D>AW	= detectielimiet groter dan achtergrondwaarde
D>WO	= detectielimiet groter dan wonen
#	= verhoogde rapportagegrens

**bijlage 6:**  
**Berekening saneringscriterium**

## Algemeen

**Naam dossier:** Utrecht Kanaalweg 59  
**Code:** UT/  
**Beoordelaar:** pverschragen@avecodebondt.nl  
**Datum rapport:** donderdag 3 oktober 2013  
**Type bodemgebruik:** huidig

### Uitgevoerde beoordelingen:

#### Stap1: Ernst van de verontreiniging:

Er is sprake van een geval van ernstige verontreiniging als gevolg van:

#### - Ernstige bodemverontreiniging

	Stap2: Standaardbeoordeling	Stap 3: Uitgebreide beoordeling
Humaan	✓	✗
Ecologisch	✓	✗
Verspreiding	✓	—

✓ = voltooid   ✗ = niet uitgevoerd   — = niet relevant op basis van uitkomst stap 2

### Opmerkingen bij dossier:

De gehalten aan PCB's zijn zodanig dat meer dan 25 m3 verontreinigde grond aanwezig is in gehalten boven de interventiewaarde. De omvang is (nog) niet exact in beeld. Desondanks is uitgegaan van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

In het grondwater is in het verleden gesaneerd, waarbij de sanering door het bevoegd gezag is geaccordeerd.

Uitgangspunt is derhalve dat geen sprake is van een verontreiniging in het grondwater.

Hoewel in de huidige situatie PCB's in de mogelijke contactzone aanwezig zijn is op de locatie geen sprake van gewassen die voor consumptie worden gebruikt. Er is derhalve geen sprake van gevoelige situaties.

De beoordeling is uitgevoerd voor de functie "ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie." OP de locatie bevindt zich echter geen bebouwing en industrie. De locatie is braakliggend.

## Over Sanscrit

Sanscrit 2.0 is een geautomatiseerde versie van het Saneringscriterium. Het Saneringscriterium is beschreven in de Circulaire Bodemsanering 2009 welke op 1 april 2009 in werking is getreden. De applicatie Sanscrit is ontwikkeld in opdracht van het ministerie van I&M.

Met het Saneringscriterium wordt bepaald of sprake is van onaanvaardbare risico's van bodemverontreiniging voor mens, ecosysteem of van verspreiding van verontreiniging in het grondwater. Op basis van de bepaalde risico's wordt vastgesteld of een sanering met spoed dient te worden uitgevoerd.

### Uitgangspunten

De sanering dient met spoed te worden uitgevoerd, tenzij op basis van de risicobeoordeling is aangetoond dat de sanering niet met spoed hoeft te worden uitgevoerd.

De werkwijze van het Saneringscriterium geldt voor:

- een geval van ernstige bodemverontreiniging;
- een historische verontreiniging. Voor verontreinigingen die sinds 1987 zijn ontstaan is artikel 13 van de Wbb (zorgplicht) van toepassing;
- huidig en voorgenomen gebruik;
- grond en grondwater. Voor waterbodems is een separate systematiek ontwikkeld, met uitzondering van asbest;
- alle stoffen waarvoor een interventiewaarde is afgeleid, met uitzondering van asbest. Daar asbest heel specifieke chemische en fysische eigenschappen heeft, is voor asbest separaat het 'Milieuhygiënisch saneringscriterium, protocol asbest' ontwikkeld hetgeen ook van toepassing is voor waterbodems. Asbest is dan ook niet opgenomen in het programma Sanscrit.

## Eindconclusie

**Er is een geval van ernstige verontreiniging, maar de locatie hoeft niet met spoed gesaneerd te worden.**

## Humane risicobeoordeling - Toetsresultaten

### Per stof

Stof	Dosis [mg/kg lg/d]	MTR [mg/kg lg/d]	Risico-Index
<b>Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie</b>			
PCB180	3,36e-7	1,00e-5	0,03
PCB153	4,32e-7	1,00e-5	0,04
PCB101	4,44e-7	1,00e-5	0,04
PCB52	7,64e-8	1,00e-5	0,01
PCB118	4,30e-8	1,00e-5	0,00
PCB138	4,55e-7	1,00e-5	0,05

### Combinatietoxicologie

Stofgroep	Risico-index
<b>Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie</b>	
Indicator PCBs	0,18

### Hinder - huidcontact

Functie	Sprake van huidcontact?
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	Nee

### Toelichting:

Ingevoerd zijn de hoogst gemeten gehalten aan PCB's (resultaten bovengrond van boorpunt 3-08 (PCB-totaal 4.300 µg/kg d.s.)

### Toetsing TCL's

Stof	Concentratie binnenlucht [ug/m3]	TCL [ug/m3]
<b>Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie</b>		
PCB180	3,34e-3	5,00e-1
PCB153	4,98e-3	5,00e-1
PCB101	5,06e-2	5,00e-1
PCB52	9,80e-3	5,00e-1
PCB118	1,15e-4	5,00e-1
PCB138	7,54e-4	5,00e-1

**Uitgebreid overzicht blootstelling**

<b>Blootstellingsroute</b>	<b>Relatieve bijdrage [%]</b>
<b>Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie</b>	
<b>PCB101</b>	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.05
Dermale opname buiten	1.03
Dermale opname tijdens baden	0.15
Ingestie grond	3.39
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.01
Inhalatie van binnenlucht	95.22
Inhalatie van buitenlucht	0.01
Inhalatie van grondeeltjes	0.04
Permeatie drinkwater	0.10
<b>PCB118</b>	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.89
Dermale opname buiten	18.87
Dermale opname tijdens baden	0.43
Ingestie grond	61.87
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.02
Inhalatie van binnenlucht	16.95
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van grondeeltjes	0.69
Permeatie drinkwater	0.28
<b>PCB138</b>	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.89
Dermale opname buiten	18.97
Dermale opname tijdens baden	2.86
Ingestie grond	62.20
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.05
Inhalatie van binnenlucht	11.22
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van grondeeltjes	0.69
Permeatie drinkwater	3.10
<b>PCB153</b>	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.54
Dermale opname buiten	11.35
Dermale opname tijdens baden	1.12
Ingestie grond	37.20
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.09
Inhalatie van binnenlucht	48.00
Inhalatie van buitenlucht	0.00
Inhalatie van grondeeltjes	0.42
Permeatie drinkwater	1.28
<b>PCB180</b>	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.59
Dermale opname buiten	12.43
Dermale opname tijdens baden	0.54
Ingestie grond	40.75
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.08
Inhalatie van binnenlucht	44.10
Inhalatie van buitenlucht	0.00

Inhalatie van gronddeeltjes	0.45
Permeatie drinkwater	1.07
<b>PCB52</b>	
Consumptie van gewassen uit eigen tuin	0.00
Dermale opname binnen	0.03
Dermale opname buiten	0.53
Dermale opname tijdens baden	0.88
Ingestie grond	1.74
Inhalatie dampen tijdens douchen	0.04
Inhalatie van binnenlucht	96.40
Inhalatie van buitenlucht	0.01
Inhalatie van gronddeeltjes	0.02
Permeatie drinkwater	0.35

#### Humane risico's - invoergegevens

Stof	C-totaal [mg/kg]		C-grondwater [ug/l]	
	Geheel	Bebouwd	Bebouwd	Onbebouwd
<b>Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie</b>				
PCB153	1,20			
PCB101	5,60e-1			
PCB52	5,50e-2			
PCB118	1,30e-1			
PCB138	1,30			
PCB180	9,60e-1			

#### Parameters

Functie	Berekening blootstelling lood:	Diepte verontreiniging [m]		
		OS [%]	t.o.v. kruipruimte	t.o.v. maaiveld
Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	Als kind	2,00	0,10	0,50

### Ecologische risicobeoordeling - standaard

De verontreiniging bevindt zich geheel of ten dele in de bovenste meter van de onbedekte bodem en/of er is sprake van gewassen wortelend in verontreinigde bodem dieper dan één meter.

Ecologisch toetsniveau: **Relatief ongevoelig**

Contour	Ingevoerd [m2]	Criterium [m2]	Overschrijding
TD>25%	0	50000	Nee
TD>65%	0	5000	Nee

### Risicobeoordeling verspreiding - standaard

Onderdeel	Uitkomst
Liggen er kwetsbare objecten binnen het bodemvolume dat wordt ingesloten door het interventiewaarden-contour en/of zal dit binnen enkele jaren het geval zijn?	Nee
Is er een drijfslag aanwezig die door activiteiten en processen in de bodem kan worden verplaatst en van waaruit verspreiding van verontreiniging kan plaatsvinden?	Nee
Is er een zaklaag aanwezig die door activiteiten en processen in de bodem kan worden verplaatst en van waaruit verspreiding van verontreiniging kan plaatsvinden?	Nee
Is er sprake van een bodemvolume groter dan 6.000 m <sup>3</sup> dat wordt ingesloten door het interventiewaarden-contour in het grondwater?	Nee

#### Toelichting:

Er is geen sprake van grondwater verontreinigd in gehalten boven de interventiewaarden.



**bijlage 7:  
Kwaliteitsborging**

## Kwaliteitsborging

### *Erkenningen Kwalibo*

De veldwerkzaamheden worden uitgevoerd conform de eisen uit het Besluit Bodemkwaliteit. Hoofdstuk 2 van dit besluit beschrijft de kwaliteitsborging in het bodembeheer, ook wel bekend als Kwalibo. Het onderdeel Kwalibo geeft regels voor de uitvoering van werkzaamheden in de (water)bodemsector en stelt eisen aan de uitvoerders en de bodemintermediairs.

Bodemintermediairs mogen alleen onder Kwalibo werkzaamheden verrichten als zij daarvoor zijn erkend. Agentschap NL beheert de erkenningen. Een erkenning is een beschikking, afgegeven in het kader van het Besluit bodemkwaliteit, waarin staat dat de bodemintermediair voldoet aan de gestelde voorwaarden. Bevoegd gezag mag alleen gegevens accepteren van een erkende intermediair.

De kwaliteitseisen zijn vastgelegd in beoordelingsrichtlijnen, protocollen en andere documenten. Daarin is beschreven hoe een bodemintermediair bepaalde werkzaamheden moet uitvoeren. Aveco de Bondt borgt dat de veldwerkzaamheden, monsterneming en/of milieukundige begeleiding worden uitgevoerd door of onder directe leiding van een erkend medewerker conform onze procescertificaten:

- Monsterneming voor partijkeuringen. Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 1000 “Monsterneming voor partijkeuringen”.
- Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek. Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 2000 “Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek”.
- Milieukundige begeleiding van (water)bodemsaneringen en nazorg. Waarbij de uitgevoerde processen voldoen aan de beoordelingsrichtlijn SIKB 6000 “Milieukundige begeleiding en evaluatie van bodemsanering”.

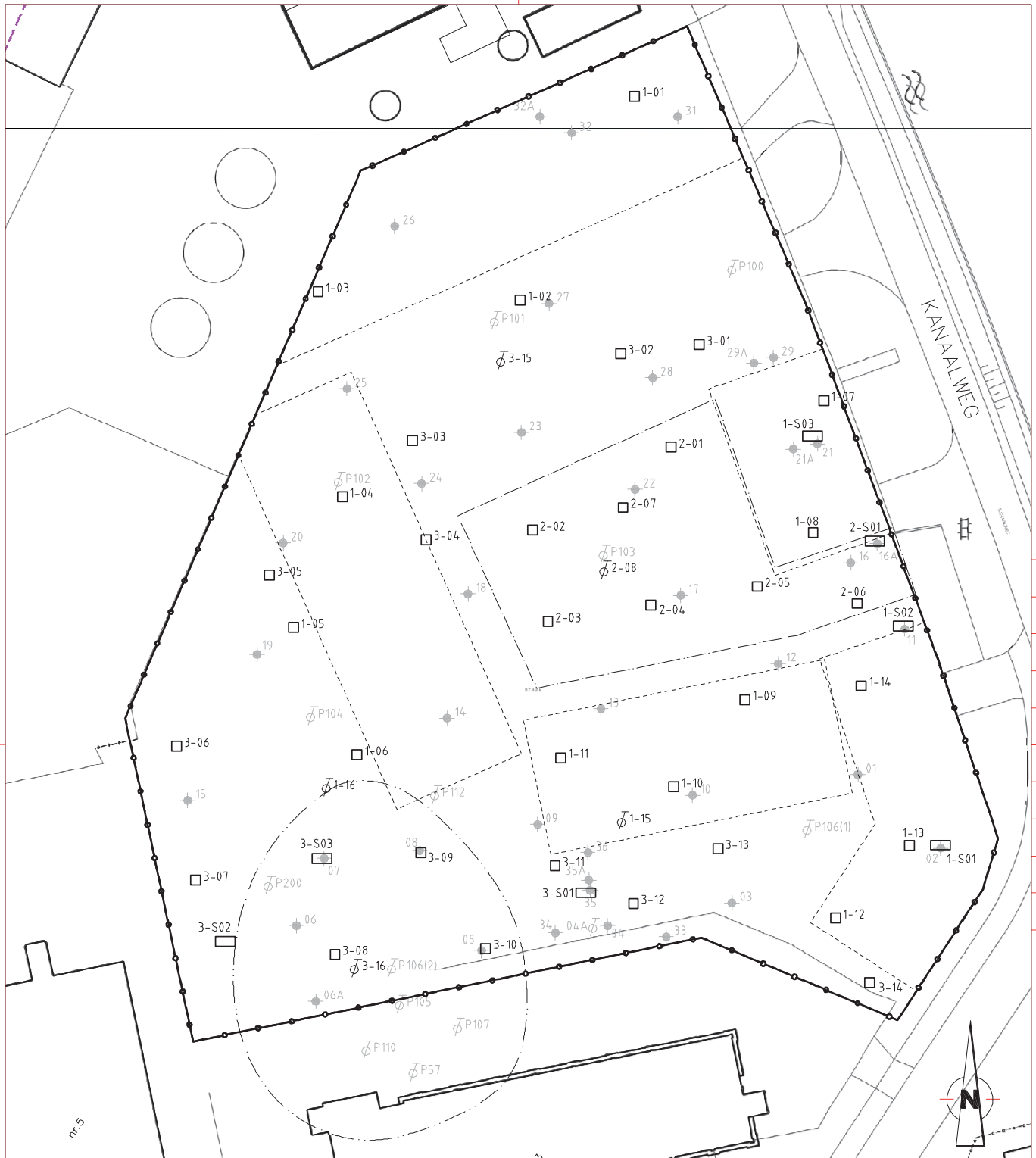
De procescertificaten staan op naam van Aveco de Bondt bv. Aveco de Bondt bv is statutair gevestigd te Rijssen en geregistreerd onder nummer Kamer van Koophandel nr. 30169759. Als postadres geldt postbus 202 te Rijssen. De operationele werkzaamheden worden vanuit verschillende standplaatsen uitgevoerd.

### *Functiescheiding (integriteit)*

Bodemintermediairs moeten onafhankelijk zijn van hun opdrachtgevers om hun integriteit te borgen. Dit moet voorkomen dat eigenaren van bijvoorbeeld verontreinigde locaties of initiatiefnemers tot bijvoorbeeld een bodemsanering op een ongewenste wijze de bodemintermediairs beïnvloeden. De eis van verplichte functiescheiding betreft alleen de relatie opdrachtgever (indien eigenaar) versus bodemintermediair.

Functiescheiding is verplicht voor de onder de voornoemde procescertificaten uit te voeren zogeheten kritische functies. Conform de daartoe in het kwaliteitssysteem van Aveco de Bondt bv opgenomen procedure wordt bij iedere (potentiële) opdracht voor de uitvoering van één van deze kritische functies, gecontroleerd of van functiescheiding sprake is. In onze offertes en rapportages wordt het resultaat van deze toets weergegeven.

**tekening 1:**  
**Overzicht locatie met monsterpunten**



**LEGENDA**

Voorgaand onderzoek (AdB 2007)

- $\phi$  peilbuis
- $\bullet$  boring

Actualiserend bodemonderzoek

- $\phi$  peilbuis
- $\square$  proefgat/boring
- $\square$  proefsleuf

- $\bullet$  onderzoekslocatie
- - - - - Onderdeel 1: Bouwprojecties
- - - - - Onderdeel 2: Haven
- - - - - verontreinigingscontour
- - - - - Koningin Wilhelminalaan 3

projekt **Kanaalweg 59 te Utrecht**

onderdeel **Actualiserend bodemonderzoek**

werknummer 13102501

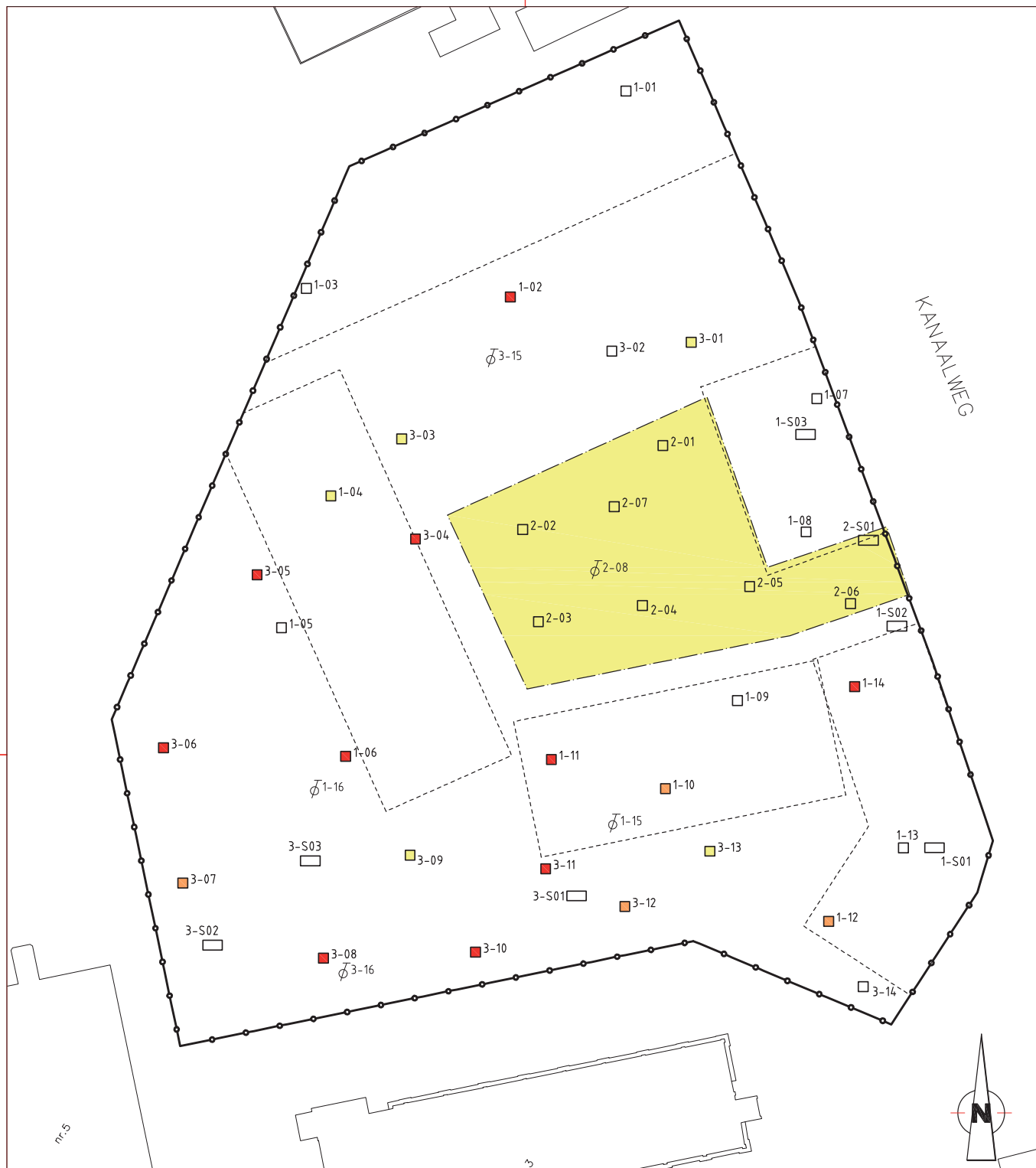


**Aveco de Bondt**  
ingieursbedrijf

Reggensinget 2  
Postbus 202  
7460 AE Rijssen  
T +31 (0)548 51 52 00  
F +31 (0)548 51 85 65  
E rijssen@avccodebondt.nl

getekend	gecontroleerd	gezien	blad	1 van 1	formaat	A3	
naam	MMK	AVM	PVN	versie	01		
dat./par.	09-07-2013	09-07-2013	09-07-2013	bestandsnaam	13102501	schaal	1:500

**tekening 2:**  
**Verontreinigingssituatie som-PCB bovengrond**



**LEGENDA**

Actualiserend bodemonderzoek

- $\phi$  peilbuis
- $\square$  proefgat/boring
- $\square$  proef sleuf
- onderzoekslocatie
- - - - - onderdeel 1: Bouwprojecties
- - - - - onderdeel 2: Haven

Overschrijding PCB in grond

- <AW
- >AW
- >T
- >I
- >AW (MM2.1 en MM2.2)



projekt <b>Kanaalweg 59 te Utrecht</b>		<b>Aveco de Bondt</b> ingenieursbedrijf Reggesingel 2 Postbus 202 7460 AE Rijssen T +31 (0)548 51 52 00 F +31 (0)548 51 85 65 E rijssen@avecodebondt.nl	
onderdeel <b>Actualiserend bodemonderzoek Verontreinigingssituatie som-PCB Bovengrond (0,0 - 0,5 m-mv)</b>			
werknummer <b>13102501</b>		blad 1 van 1	
naam <b>MMK</b>	gecontroleerd <b>AVM</b>	gezien <b>PVN</b>	versie <b>01</b>
dat./par. <b>01-10-2013</b>	gecontroleerd <b>01-10-2013</b>	gezien <b>01-10-2013</b>	bestandsnaam <b>13102501_V2</b>
			formaat <b>A3</b>
			schaal <b>1:500</b>

# Bijlage 9 Flora en fauna

## Quickscan Kanaalweg 59 Utrecht

Kondor Wessels Projecten  
Postbus 370  
7460 AJ Rijssen ZJ Buren  
De heer C. Duchateau

**Aveco de Bondt**  
bezoekadres Stationsweg 3  
postbus 223  
postcode 3970 AE Driebergen  
telefoon (0)343 52 31 00  
telefax (0)343 52 31 96  
e-mail [info@avecodebondt.nl](mailto:info@avecodebondt.nl)  
internet [www.avecodebondt.nl](http://www.avecodebondt.nl)

projectnaam Quickscan Kanaalweg 59 Utrecht  
projectnummer 131546  
projectleider Maarten Debruyne  
referentie MDE/131546/001

opdrachtgever Kondor Wessels Projecten  
postadres Postbus 370  
7460 AJ Rijssen  
contactpersoon De heer C. Duchateau

status Definitief  
versie 1.0

aantal pagina's 16  
datum 16 juli 2013

auteur Msc. Maarten Debruyne



paraaf

gecontroleerd Ing. Edwin Bouwmeester



<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel	3
1.3	Indeling van de rapportage	3
<b>2</b>	<b>FLORA- EN FAUNAWET</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>HET PLANGEBIED</b>	<b>5</b>
3.1	Ligging van het plangebied	5
3.2	Informatie locatiebezoek	5
3.3	Aanwezige elementen	5
3.4	Omschrijving van de ingreep	6
3.5	Beschermde gebieden	6
<b>4</b>	<b>BESCHERMDE FLORA EN FAUNA</b>	<b>7</b>
4.1	Onderzoeksmethoden	7
4.2	Resultaten	7
4.2.1	Vaatplanten	7
4.2.2	Broed- en watervogels	7
4.2.3	Grondgebonden zoogdieren	7
4.2.4	Overige soorten	8
4.2.5	Relaties tot beschermde gebieden in de omgeving	8
4.2.6	Overige ongewervelde soorten	8
<b>5</b>	<b>EFFECTEN</b>	<b>9</b>
5.1	Vaatplanten	9
5.2	Vogels	9
5.3	Grondgebonden zoogdieren	9
5.3.1	Vleermuizen	10
5.4	Overige soorten	10
5.5	Gebiedenbescherming	10
5.6	Overige ongewervelde soorten	10
<b>6</b>	<b>CONCLUSIE</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>BRONNENLIJST</b>	<b>13</b>
7.1	Literatuurlijst	13
7.2	Websites	13
	<b>BIJLAGEN</b>	<b>14</b>

## **1 INLEIDING**

### **1.1 Aanleiding**

Op verzoek van Kondor Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor de locatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

De aanleiding van de uitgevoerde quickscan vormt het voornemen om op de locatie woningbouw (appartementencomplex met parkeergarages en een jachthaven) te realiseren. In 2006 is reeds een quickscan uitgevoerd door Aveco de Bondt, deze quickscan is echter gedateerd en dient geactualiseerd te worden.

Volgens nationale en internationale regelgeving is het verplicht om, voordat de ingreep plaatsvindt onderzoek te doen naar het eventuele voorkomen van beschermde flora en fauna. Om dergelijk soortgericht veldonderzoek goed te kunnen plannen en uitvoeren is het noodzakelijk te weten welke flora en fauna (potentieel) voorkomen in het plangebied. Naast het effect op beschermde soorten kan het nodig zijn om onderzoek te verrichten naar de eventuele negatieve effecten van de ingreep op de kwaliteit van beschermde gebieden in de omgeving.

### **1.2 Doel**

Op basis van de Flora- en faunawet heeft de initiatiefnemer een onderzoeksplicht. Het doel van de quickscan flora en fauna is meerledig;

- onderzoek naar beschermde flora en fauna;
- vaststellen wat de effecten van het initiatief zijn op beschermde flora en fauna;
- indien als gevolg van het initiatief negatieve effecten op beschermde flora en fauna te verwachten zijn, dient te worden bepaald of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet benodigd is;
- vaststellen of er nader onderzoek naar flora en fauna plaats moet vinden;
- vaststellen of er nader onderzoek gedaan moet worden naar de effecten op beschermde gebieden;

### **1.3 Indeling van de rapportage**

De quickscan flora en fauna bestaat uit 6 hoofdstukken. In hoofdstuk 2 is de Flora- en faunawet omschreven. De relevante regelgeving vormt het beoordelingskader waarbinnen de effecten van de ruimtelijke ingreep op de mogelijk aanwezige te beschermen flora en fauna worden getoetst. Hoofdstuk 3 beschrijft het project en de ligging van het plangebied. Hoofdstuk 4 bestaat uit de onderzoeksmethode van het archief- en veldonderzoek met de resultaten. In hoofdstuk 5 worden de effecten beschreven. De conclusies zijn weergegeven in hoofdstuk 6.

## 2 FLORA- EN FAUNAWET

De Flora- en faunawet beoogt de bescherming van in het wild levende planten en dieren, alsmede hun directe leefomgeving. Dit gebeurt onder meer door middel van:

- een algemene zorgplicht;
- enkele verbodsbepalingen.

### Algemene zorgplicht

De Flora- en faunawet gaat uit van de 'algemene zorgplicht' (artikel 2). Deze zorgplicht bestaat uit bewust omgaan met soorten en een onderzoeksplicht.

### Verbodsbepalingen

Op grond van de Flora- en faunawet (artikelen 8 tot en met 12)<sup>1</sup> is het verboden planten behorende tot een beschermde inheemse plantensoort te beschadigen. Beschermde inheemse dieren mogen niet worden gedood, verstoord, verwond, gevangen en bemachtigd.

Op 23 februari 2005 is het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet in werking getreden. De beschermde flora en fauna zijn onderverdeeld in drie tabellen overeenkomstig de brochure "Buiten aan het werk" van het toenmalige ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (nu Economische zaken, Landbouw en Innovatie of EL&I). Tabel 1 soorten zijn vrijgesteld bij ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer. Tabel 2 soorten zijn niet zondermeer vrijgesteld en tabel 3 soorten zoals rugstreeppad, is een uitgebreide toets nodig als overtreding van artikel 8 tot en met 12 niet kan worden voorkomen.

### *Vogels*

Vogelsoorten zijn niet in de tabellen opgenomen. Alle broedvogels in Nederland zijn beschermd. De nesten en de directe omgeving zijn tijdens het broedseizoen beschermd. Nesten van sommige vogelsoorten zijn jaarrond, dus ook buiten het broedseizoen, beschermd.

- 
- <sup>1</sup>Artikel 8. Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.
  - Artikel 9. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.
  - Artikel 10. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.
  - Artikel 11. Het is verboden nesten, holen of andere voortplanting- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.
  - Artikel 12. Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

### **3 HET PLANGEBIED**

#### **3.1 Ligging van het plangebied**

De onderzoekslocatie is gelegen aan de Kanaalweg 59, binnen de bebouwde kom van Utrecht. De XY-coördinaten van de onderzoekslocatie, waarvan de topografische ligging is aangegeven in bijlage 1, zijn: X = 135,85 en Y = 454,40. In bijlage 2 is een kadastrale kaart opgenomen met de grenzen van de onderzoekslocatie.

Het onderzochte perceel staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie R, nummers 832 en 834 en heeft een totale oppervlakte van circa 1,1 hectare. De onderzoekslocatie ligt op een bedrijventerrein. Noordoostelijk bevinden zich de Kanaalweg en het Merwedekanaal. Ten zuiden van de locatie bevindt zich een kantoorgebouw en ten noorden en noordwesten een voormalig defensie terrein en een hulpwarmtecentrale. Voorheen was de locatie in gebruik als een verf- en lakfabriek en voor de inzameling, opslag en verwerking van klein chemisch afval. Nadien zijn de gebouwen gesloopt en is het terrein in gebruik geweest door zogenaamde 'stadsnomaden'. Momenteel is de locatie braakliggend.

#### **3.2 Informatie locatiebezoek**

Ten behoeve van de quickscan is een locatiebezoek uitgevoerd op 16 juli 2013.

Het locatiebezoek is uitgevoerd om een algemene indruk van de locatie te verkrijgen en is niet bedoeld om een volledige inventarisatie van soorten en/of ecologische waarden te verkrijgen. Tijdens het locatiebezoek zijn enkele foto's gemaakt. Deze foto's zijn opgenomen in bijlage 1. Ten tijde van het locatiebezoek was de locatie geheel onbebouwd en braakliggend.

De vegetatie bestaat voornamelijk uit grassen (Gramineae). Naast grassen zijn ook andere wilde plantensoorten waargenomen waaronder Jakobskruid.

Tijdens het locatiebezoek zijn de volgende vogelsoorten waargenomen: Houtduif, Merel en kraaien. De locatie is geschikt voor broedvogels, waarbij met name de populieren langs de Kanaalweg, de braamstruiken en de wilgenrij langs de zuidelijke terreingrens van belang zijn. Daarnaast zijn enkele kenmerken waargenomen die duiden op het mogelijk voorkomen van zoogdieren. Er zijn verschillende konijnen waargenomen op het terrein.

In 2008 is door Aveco de Bondt een bomenplan opgesteld (Boombehandelingsplan Kanaalweg - Utrecht). Er zullen verschillende bomen gekapt moeten worden t.b.v. de werkzaamheden.

Tijdens het locatiebezoek zijn meer bomen aangetroffen die vergunningsplichtig kunnen zijn dan staan aangegeven in het bomenplan uit 2008. Om hier een duidelijk beeld van te krijgen dient een update van het bomenplan te worden uitgevoerd.

#### **3.3 Aanwezige elementen**

Binnen het plangebied zijn de volgende elementen aanwezig:

- Bomen
- Struiken

### **3.4 Omschrijving van de ingreep**

De initiatiefnemer is voornemens om in het plangebied volgende werkzaamheden uit te voeren:

- Klepelen;
- Kappen bomen (afhankelijk van het inrichtingsplan wordt de hoeveelheid te kappen bomen nader bepaald);
- Nieuwbouw.

De Flora- en faunawet hanteert een aantal belangen waaronder een ingreep kan vallen.

Onderhavige ingreep valt onder het volgende belang:

j. de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

### **3.5 Beschermd gebied**

Binnen een straal van 2 kilometer rondom de onderzoekslocatie liggen geen speciale beschermingszones zoals bedoeld in de Natuurbeschermingswet.

## **4 BESCHERMDE FLORA EN FAUNA**

### **4.1 Onderzoeksmethoden**

Op grond van de aanwezige ecotopen is naar aanleiding van het veldbezoek een inschatting gemaakt van de beschermde flora en fauna die mogelijk in het plangebied voorkomen. Omdat onderhavige activiteit in de categorie ruimtelijke ordening valt, wordt in dit hoofdstuk van soorten uit Tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet een beoordeling gemaakt. Voor soorten uit Tabel 1 geldt een algehele vrijstelling, waarbij wel rekening gehouden dient te worden met de zorgplicht.

### **4.2 Resultaten**

#### **4.2.1 Vaatplanten**

Tijdens het locatiebezoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet.

In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt aangegeven dat er mogelijk Hondskruid en Wilde marjolein ( beide tabel 2) in de berm langs het Merwedekanaal kan voorkomen. Deze soorten zijn niet aangetroffen tijdens het locatiebezoek.

#### **4.2.2 Broed- en watervogels**

Op de locatie zijn enkele vogelsoorten aangetroffen, zoals de Merel, Kraai en Houtduif. Jaarrond beschermde nesten zijn niet waargenomen tijdens het veldbezoek. In de bomen zijn ook geen sporen van broedende vogels waargenomen.

Maatregelen zijn aan de orde als tijdens ruimtelijke ingrepen vogels aanwezig zijn op de locatie. Met de voorgenomen ingrepen kunnen namelijk de artikelen 10 (opzettelijk verontrusten) en 11 (verstoren van vaste rust- en verblijfsplaatsen) van de Flora- en faunawet overtreden worden. Op grond van artikel 75 een kan alleen voor artikel 10 ontheffing worden verkregen, waarbij de aanvraag wordt onderworpen aan een uitgebreide toets. Voor het verstoren of verontrusten van broedende vogels (artikel 11) kan geen ontheffing verleend worden. Werkzaamheden moeten daarom altijd buiten het broedseizoen (half maart tot half juli) worden uitgevoerd.

#### **4.2.3 Grondgebonden zoogdieren**

Tijdens het veldbezoek zijn geen vleermuizen aangetroffen. Het voorkomen van vleermuizen op de projectlocatie kan echter niet worden uitgesloten. In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en faun

Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt aangegeven dat de meervleermuis en de watervleermuis het Merwedekanaal mogelijk gebruikt als foerageergebied. De bomenrij langs het kanaal kan ook mogelijk gebruikt worden door vleermuizen voor navigatie of voor foerageermogelijkheid. In de bomen zijn geen holen of spleten waargenomen die geschikt zijn als verblijfplaats voor de vleermuis.

Tijdens het locatiebezoek zijn enkele Konijnen aangetroffen. Kenmerken of sporen van overige zoogdierensoorten zijn niet waargenomen.

#### **4.2.4 Overige soorten**

Door de aanwezigheid van oppervlaktewater (Merwedekanaal) kan sprake zijn van het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen. Het voorkomen van beschermde soorten uit deze soortgroepen is tijdens het locatiebezoek niet geverifieerd. In een onderzoek van Bureau Waardenburg naar het voorkomen van beschermde soorten planten en dieren (Beschermde flora en fauna Utrecht, 2010) wat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht wordt rivieronderpad als een mogelijke soort in het Merwedekanaal aangeduid.

Sporen of kenmerken van overige beschermde of rode-lijstsoorten uit de overige soortgroepen van tabel 1 zijn niet waargenomen en worden niet verwacht op de locatie. Maatregelen ten aanzien van overige soorten worden derhalve niet nodig geacht.

#### **4.2.5 Relaties tot beschermde gebieden in de omgeving**

Onderhavige onderzoekslocatie is niet aangewezen als een speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn. Ook bevinden zich binnen een straal van 2 kilometer geen beschermde natuurgebieden.

#### **4.2.6 Overige ongewervelde soorten**

Beschermde insecten, slakken en weekdieren worden gezien het biotoop niet verwacht.

## **5 EFFECTEN**

Op grond van de resultaten van het veldbezoek en het literatuuronderzoek en de te verwachten effecten van de ingreep is een toetsing aan de Flora- en faunawet uitgevoerd. Uit deze toetsing volgt welke negatieve effecten verwacht kunnen worden en welke soorten daarbij betrokken zijn. Ook geeft de toetsing aan of aanvullend onderzoek dan wel een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is vereist. Voorts is onderzocht of negatieve effecten op beschermde gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten of dat hier nog aanvullend onderzoek voor nodig is.

### **5.1 Vaatplanten**

Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora- en faunawet. Voor de eventuele verwijdering van op de locatie aanwezige bomen is een kapvergunning benodigd. In de kapvergunning kunnen compenserende maatregelen zijn opgenomen zoals bijvoorbeeld de herplant van bomen elders op de locatie.

Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

### **5.2 Vogels**

Werkzaamheden die uitgevoerd worden tijdens het broedseizoen kunnen leiden tot verstoring van broedgevallen van algemene vogelsoorten uit met name het stedelijk gebied. Omdat alle vogels tijdens het broeden beschermd zijn, kunnen werkzaamheden tijdens het broedseizoen leiden tot een overtreding van de Flora- en faunawet.

Hoewel momenteel geen nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van (jaarrond beschermde) nesten. Deze kans is echter bijzonder klein aangezien bijna alle vogels in deze tijd van het jaar de bouw van hun nest reeds hebben afgerond. De bomen die gekapt moeten worden kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Hoewel de kans klein is, kan dan wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

### **5.3 Grondgebonden zoogdieren**

Omdat beschermde zoogdieren kunnen worden uitgesloten, zal bij de uitvoering van het project geen sprake zijn van negatieve effecten op beschermde soorten. Het Konijn betreft geen

beschermde soort. Ten aanzien van de bovengenoemde zoogdieren zijn derhalve geen maatregelen nodig in verband met de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Er geldt wel te allen tijde een algemene zorgplicht.

#### **5.3.1 Vleermuizen**

Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven. Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen. Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden. Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

#### **5.4 Overige soorten**

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep op een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.

Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën ( maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

#### **5.5 Gebiedenbescherming**

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk.

Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een 'nee-tenzij' toets is niet nodig.

#### **5.6 Overige ongewervelde soorten**

Omdat de aanwezigheid van overige strikter beschermde ongewervelde soorten kan worden uitgesloten, zal bij de uitvoering van het project geen sprake zijn van negatieve effecten op beschermde soorten.

## 6 CONCLUSIE

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt geconcludeerd dat er in de flora- en faunawet geen beschermde diersoorten voorkomen op de locatie. De plannen (bouw van een appartementen complex met een jachthaven) en de hieruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen kunnen derhalve nadelige gevolgen hebben inzake de in de Flora- en faunawet beschermde soorten.

### **Vaatplanten**

Met het uitgevoerde onderzoek is het voorkomen van wilde inheemse plantensoorten vastgesteld. De waargenomen plantensoorten betreffen algemene soorten, die geen beschermde status hebben in de zin van de Flora- en faunawet. Ten aanzien van inheemse plantensoorten zijn het plan en de hieruit resulterende ruimtelijke ingrepen niet in strijd met de bepalingen in de Flora- en faunawet. Wel is voor het verwijderen van op de locatie aanwezige bomen een kapvergunning benodigd. Mochten soorten als Hondskruid en Wilde marjolein toch worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden zullen nadere maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het een verplaatsen van deze planten.

### **Vogelsoorten**

Hoewel momenteel geen jaarrond beschermde nesten zijn aangetroffen, kan in de toekomst wel sprake zijn van jaarrond beschermde nesten. De te kappen bomen kunnen op dit moment zonder problemen worden gekapt. Indien met de kap van de bomen langer dan een half jaar wordt gewacht, wordt geadviseerd om kort voor de kap een extra controle op nesten uit te voeren. Indien dan wel jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen is alsnog een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig en zal pas na het broedseizoen tot kap overgegaan mogen worden. Overigens zijn nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten ook buiten het broedseizoen beschermd.

### **Zoogdieren**

Op de locatie zijn kenmerken van het voorkomen van het Konijn aangetroffen. Konijnen zijn niet strikt beschermd. Wel geldt de zorgplicht, wat betekent dat de werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden op een manier dat de konijnen altijd kunnen vluchten. Verder luidt het advies de projectlocatie ongeschikt te maken voor zoogdieren. Dit kan door de locatie regelmatig te bewerken zodat het voor zoogdieren geen geschikte locatie meer is.

Het voorkomen van vleermuizen kan niet worden uitgesloten. De werkzaamheden zullen echter niet tot negatief effect leiden voor de eventueel voorkomende vleermuizen. De gemeente heeft aangegeven dat het karakter van de bestaande bomenrij behouden moet blijven.

Wanneer er een boom gekapt wordt in de bestaande rij van verschillende bomen blijft de rij intact en kan blijven dienen als navigatie of als foerageergebied voor de vleermuizen.

Bomen op het terrein zelf kunnen zonder effecten voor deze diergroep gekapt worden.

Foeragerende vleermuizen boven het Merwedekanaal zullen geen nadelige effecten ondervinden van de werkzaamheden op het projectgebied.

### **Overige soorten**

Ten behoeve van de aanleg van de jachthaven zal een doorbraak in het Merwedekanaal gemaakt worden. Ter plaatse van deze doorbraak is mogelijk sprake van het voorkomen van amfibieën, libellen en vissen.

Met de mogelijke aanwezigheid van de rivierdonderpad is het aan te raden om de oeverstenen buiten de periode maart tot en met juni te verwijderen. In deze periode legt de rivierdonderpad zijn eieren tussen de stenen. Buiten deze periode is de verwachting dat de ontwikkeling geen nadelige effecten zal hebben daar de ingreep op een zeer geringe lengte langs het Merwedekanaal plaatsvindt.

Door het tijdig maaien begin maart van de oevers kan daarmee het habitat ongeschikt gemaakt worden voor oa. amfibieën ( maar ook vogels en zoogdieren). Ten tijde van de werkzaamheden aan en op de oever komen de dieren dan niet meer voor.

### **Gebiedenbescherming**

Gezien de grote afstand, zijn geen negatieve effecten te verwachten als gevolg van de onderhavige werkzaamheden op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk.

Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal geen sprake zijn van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde EHS. Een 'nee-tenzij' toets is niet nodig.

### **Planning en voortgang**

De klepelwerkzaamheden wil men zo snel mogelijk uitvoeren om het gebied kaal te maken. Bij deze werkzaamheden moet van uit de zorgplicht rekening gehouden worden met de aanwezige diersoorten. Men moet klepelen naar de vluchtweg en mogelijk blijvende groenelementen toe. De aanwezige diersoorten kunnen hier naar toe vluchten.

Wanneer het terrein na het klepelen kaal wordt gehouden is de kans op vestiging van flora en fauna minimaal en is bij het bouwklaar maken van het terrein de kans op vertraging geminimaliseerd.

Bij het creëren van de doorsteek van de oever naar het Merwedekanaal moet gezorgd worden dat de oevers en de strook waar de doorsteek plaats vindt, vanaf het begin van het voorjaar kaal zijn. Hierdoor kunnen geen vogels of andere soortgroepen als beschermde libellen zich hier vestigen.

## 7 BRONNENLIJST

### 7.1 Literatuurlijst

Bureau Waardenburg. Beschermde flora en fauna Utrecht, 2010.  
Aveco de Bondt. Quickscan flora en fauna Kanaalweg 59 te Utrecht, 2006.

### 7.2 Websites

[www.quickscanhulp.nl](http://www.quickscanhulp.nl)

[www.ravon.nl](http://www.ravon.nl)

[www.rijksoverheid.nl/ministeries/elenil](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/elenil)

[www.soortenbank.nl](http://www.soortenbank.nl)

[www.sovon.nl](http://www.sovon.nl)

[www.telmee.nl](http://www.telmee.nl)

[www.vlinderstichting.nl](http://www.vlinderstichting.nl)

[www.waarneming.nl](http://www.waarneming.nl)

[www.zoogdiervereniging.nl](http://www.zoogdiervereniging.nl)

[www.google.nl](http://www.google.nl)

[www.synbiosis.alterra.nl](http://www.synbiosis.alterra.nl)

- Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen (2011). “Soortenstandaard rugstreeppad”
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2005). “Buiten aan het werk? Houd tijdig rekening met beschermde dieren en planten!”
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2009). “Uitleg aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen

## BIJLAGEN

### Bijlage 1. Foto's locatiebezoek



Foto 1: Sporen van een Konijn.



Foto 2: De dichte begroeiingen met bramen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.

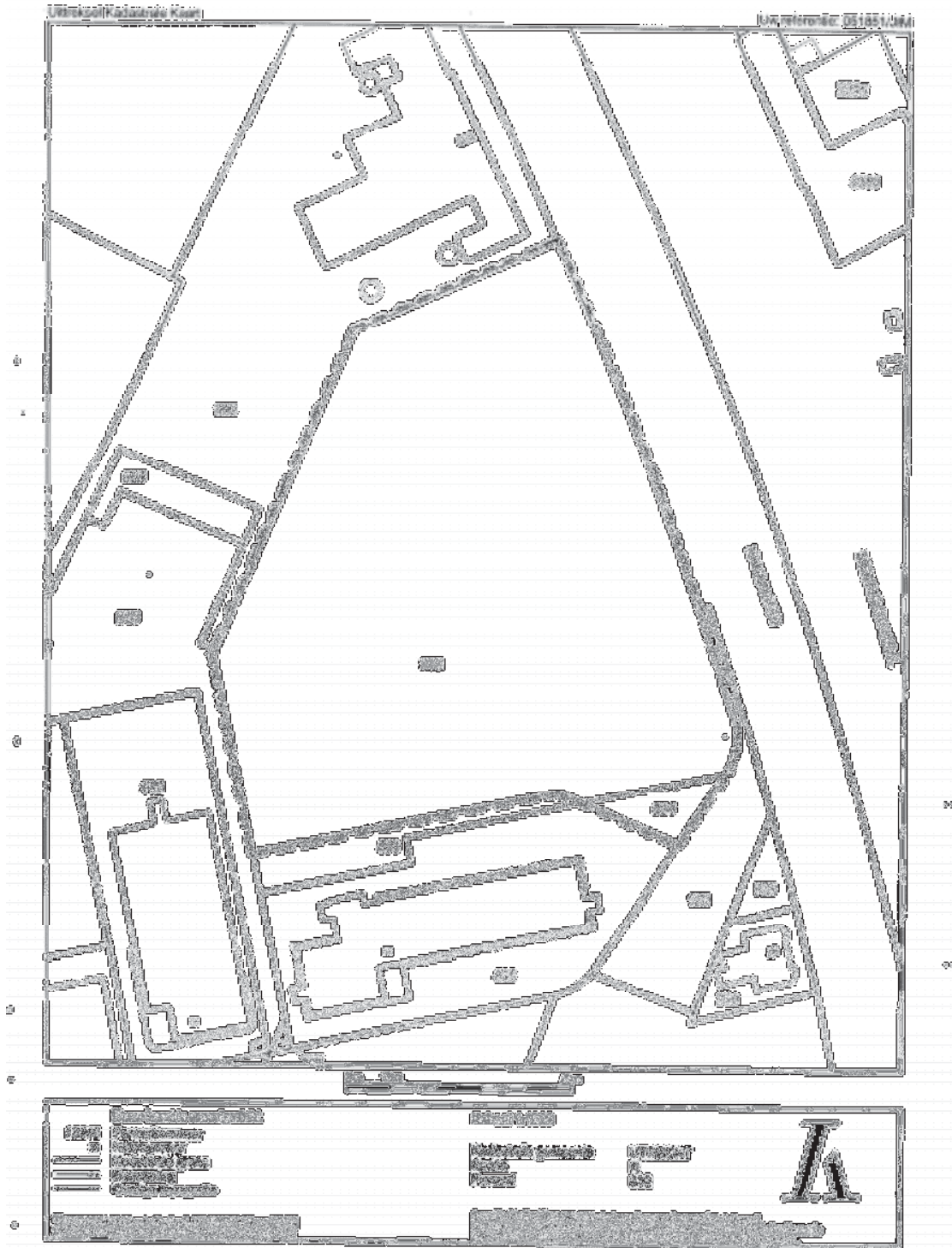


Foto 3: De dichte begroeiingen met bomen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.



Foto 4: De dichte begroeiingen met bramen langs de terreingrenzen vormen een broedgelegenheid voor diverse vogelsoorten.

**Bijlage 1.** Kadastrale kaart met grenzen onderzoekslocatie.





# Bijlage 10 Bomeninventarisatie

## Bomeninventarisatie Kanaalweg 59 Utrecht

Ter attentie van	Cyrille Duchateau
Datum	26 juli 2013
Projectnummer	131483
Onderwerp	Bomeninventarisatie Kanaalweg 59 Utrecht

### **Aanleiding**

Naar aanleiding van de quickscan op de Kanaalweg 59 te Utrecht is besloten nog een aanvullende controle uit te voeren. Alle bomen op de locatie dienen geïnventariseerd te worden om een update te krijgen van de bomen die er nu nog staan en kapvergunning plichtig zijn. Ten behoeve van de geplande werkzaamheden, de realisatie van woningbouw (appartementencomplex met parkeergarages en een jachthaven), dienen verschillende bomen gekapt te worden. In 2006 is reeds een quickscan uitgevoerd door Aveco de Bondt en in 2007 is door Aveco de Bondt een bomeninventarisatie uitgevoerd. Beide rapportages zijn echter gedateerd en dienen geactualiseerd te worden. De quickscan is op 16 juli 2013 opnieuw uitgevoerd en hier heeft u reeds een rapportage van ontvangen.

In de rapportage, Boombehandelingsplan Kanaalweg – Utrecht uit 2008, is de bomeninventarisatie samengevoegd met een voorstel voor het inrichten van het openbaar gebied als onderdeel van het onderhoudig plan. In het boombehandelingsplan is tevens aangegeven welke bomen in de toekomstige situatie worden behouden en zich ter plaatse van het plangebied zullen bevinden. Deze situatie is ondertussen gewijzigd.

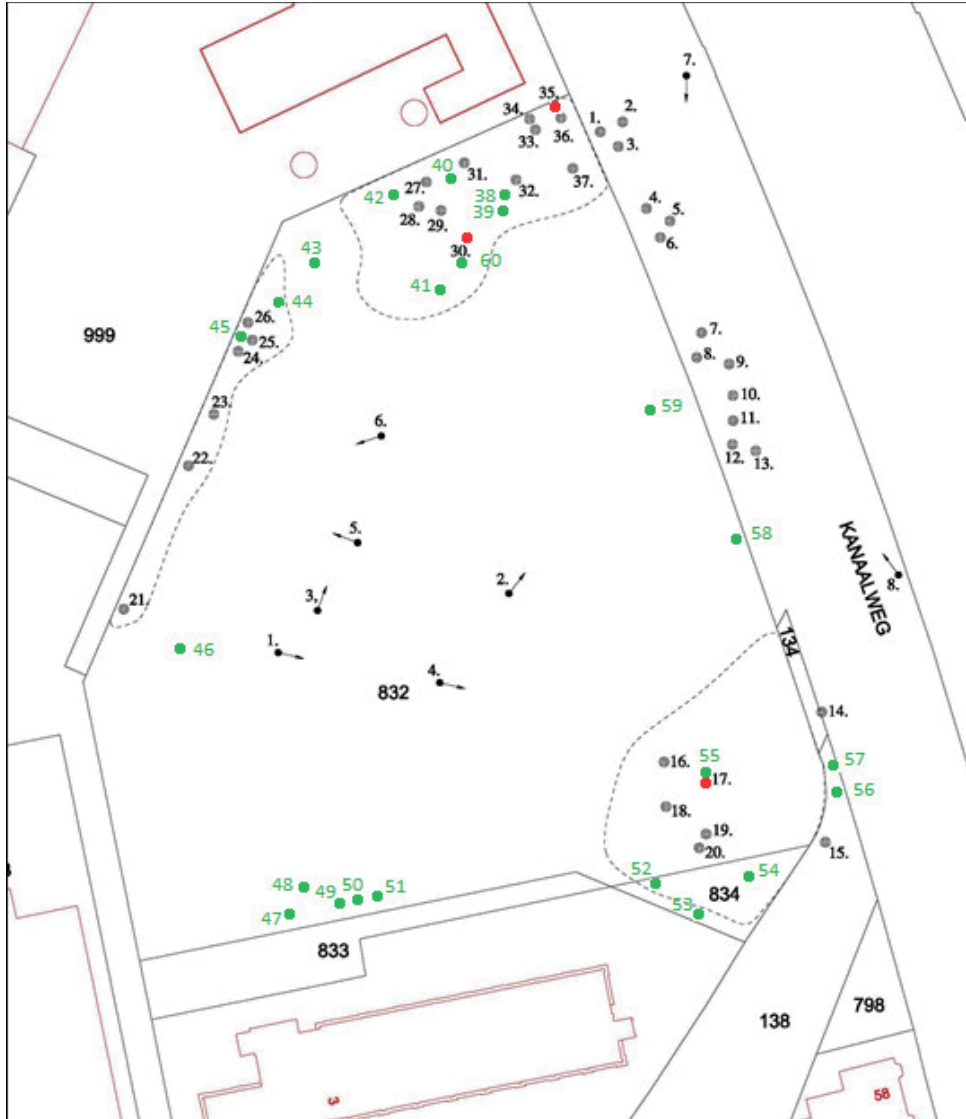
In de bomeninventarisatie zijn alleen bomen met een diameter >15 cm geïnventariseerd en overige begroeiingen met een diameter <15 cm zijn beschouwd als natuurlijke opslag. Daarom kunnen bomen die destijds niet zijn meegenomen in de inventarisatie ondertussen zijn gegroeid tot een vergunningsplichtige omvang. Derhalve wordt nu een nieuwe inventarisatie gemaakt aan de hand van de beschikbare gegevens uit 2008.

### **Kapverordening**

Artikel 85 van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht geeft aan dat het verboden is een houtopstand te vellen of te doen vellen zonder vergunning van burgemeester en wethouders. Dit verbod geldt niet voor bomen met een dwarsdoorsnede van de stam tot maximaal 15 centimeter op 1,3 meter hoogte boven het maaiveld.

### **Bomeninventarisatie**

Op donderdag 25 juli 2013 is een bomeninventarisatie uitgevoerd door Aveco de Bondt op de planlocatie. Hieronder is de tekening opgenomen uit het boombehandelingsplan uit 2008 met daarop ingetekend de locatie van de bomen in het plangebied uit 2008. In de lijst op de volgende pagina staan de betreffende bomen omschreven, corresponderend met het nummer op de kaart. Op de kaart is in rood en groen aangegeven hoe de situatie uit 2008 eventueel is gewijzigd.



**Figuur 1.** Bomeninventarisatie uit 2008 aangevuld met nieuwe bomennummers. (groen betreft nieuwe bomen, rood betreft bomen die niet meer zijn aangetroffen).



Nummer	Soort	Wetenschappelijke naam
1	Gewone es	Fraxinus excelsior
2	Gewone es	Fraxinus excelsior
3	Gewone es	Fraxinus excelsior
4	Canadese populier	Populus x canadensis
5	Canadese populier	Populus x canadensis
6	Canadese populier	Populus x canadensis
7	Canadese populier	Populus x canadensis
8	Canadese populier	Populus x canadensis
9	Canadese populier	Populus x canadensis
10	Canadese populier	Populus x canadensis
11	Canadese populier	Populus x canadensis
12	Canadese populier	Populus x canadensis
13	Canadese populier	Populus x canadensis
14	Canadese populier	Populus x canadensis
15	Gewone es	Fraxinus excelsior
16	Wilg	Salix
17	Wilg	Salix
18	Wilg	Salix
19	Wilg	Salix
20	Wilg	Salix
21	Acacia	Robinia pseudoacacia
22	Canadese populier	Populus x canadensis
23	Canadese populier	Populus x canadensis
24	Canadese populier	Populus x canadensis
25	Canadese populier	Populus x canadensis
26	Canadese populier	Populus x canadensis
27	Canadese populier	Populus x canadensis
28	Wilg	Salix
29	Wilg	Salix
30	Wilg	Salix
31	Canadese populier	Populus x canadensis
32	Wilg	Salix
33	Canadese populier	Populus x canadensis
34	Canadese populier	Populus x canadensis
35	Canadese populier	Populus x canadensis
36	Canadese populier	Populus x canadensis
37	Canadese populier	Populus x canadensis
38	Canadese populier	Populus x canadensis
39	Canadese populier	Populus x canadensis
40	Acacia	Robinia pseudoacacia
41	Wilg	Salix
42	Canadese populier	Populus x canadensis
43	Wilg	Salix
44	Canadese populier	Populus x canadensis
45	Canadese populier	Populus x canadensis
46	Wilg	Salix
47	Wilg	Salix
48	Canadese populier	Populus x canadensis
49	Wilg	Salix
50	Wilg	Salix
51	Wilg	Salix
52	Populier	populus spec
53	Wilg	Salix
54	Populier	populus spec
55	Canadese populier	Populus x canadensis
56	Gewone es	Fraxinus excelsior
57	Gewone es	Fraxinus excelsior
58	Canadese populier	Populus x canadensis
59	Canadese populier	Populus x canadensis
60	Wilg	Salix

Tabel 1. Bomenlijst met corresponderende nummers uit figuur 1.

### Conclusie

De situatie uit 2008 is gewijzigd. Er zijn meer bomen aangetroffen waarvoor een vergunning aangevraagd dient te worden volgens de gemeentelijke kapverordening indien deze worden gekapt. Het betreft dezelfde soorten bomen als die er al staan. De natuurlijke opslag op het terrein is niet vergunningsplichtig en kan zonder probleem verwijderd worden.

# Bijlage 11 Waterparagraaf

## Rapport

Waterparagraaf  
Kanaalweg 59 te Utrecht

Aveco de Bondt  
bezoekadres Reggesingel 2  
postbus 202  
postcode 7460 AE Rijssen  
telefoon +31 (0) 548 51 52 00  
telefax + 31 (0) 548 51 85 65  
e-mail rijssen@avecodebondt.nl  
internet www.avecodebondt.nl

projectnaam Waterparagraaf Kanaalweg 59 te Utrecht  
projectnummer 13.1025  
kenmerk JHS/131025

opdrachtgever Kondor Wessels Projecten  
postadres Postbus 370  
7460 AJ Rijssen  
contactpersoon de heer C. Duchateau

status Definitief  
versie 02

datum 16 juni 2014

auteur J.W. Hendriks

paraaf   
gecontroleerd B.J.M. Beernink

## **SAMENVATTING**

### **Achtergrond**

Sinds 1 november 2003 dient in de ruimtelijke onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie.

Het plangebied waar onderhavige watertoets voor is uitgevoerd bevindt zich in de bebouwde kom van Utrecht. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie, nummer 569 en heeft een totale oppervlakte van circa 1 ha. Het maaiveld bevindt zich op een hoogte van circa NAP +1,9 m.

### **Bodem en grondwater**

De ondergrond ter plaatse van het plangebied bestaat tot een diepte van circa 3 m uit zandlagen afgewisseld met klei en veenlagen. Onder deze deklaag bevindt zich het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m.

De grondwaterstand bevindt zich op een diepte van circa 1,9 m minus maaiveld.

### **Omgang hemelwater/afkoppelen**

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden maakt vanuit het oogmerk van een duurzame ontwikkeling de volgende opmerkingen:

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

### **Toename verhard oppervlak en watercompensatie**

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m<sup>2</sup> verhard oppervlak (3.750 m<sup>2</sup> bestaande uit daken en 4.250 m<sup>2</sup> overige verharding) moet 1.200 m<sup>2</sup> open water worden gerealiseerd.

#### **Drooglegging en ontwateringseisen**

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP +2,1m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

#### **Watervergunning**

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>LOCATIEGEGEVENS</b>	<b>5</b>
2.1	Begrenzing plangebied	5
2.2	Vroeger grondgebruik	5
2.3	Toekomstig grondgebruik	5
2.4	Beschrijving bodemopbouw en hoogteligging	6
2.5	Beschrijving bestaande rioolsysteem	6
2.6	Beschrijving watersysteem	6
2.6.1	Oppervlaktewater	6
2.6.2	Waterveiligheid	7
2.6.3	Huidige waterpeilen oppervlaktewater	7
2.6.4	Situatie water aan- en afvoer	8
2.6.5	Geohydrologie	8
2.6.6	Grondwater	9
2.7	Bodemkwaliteit	9
<b>3</b>	<b>BELEID</b>	<b>10</b>
3.1	Rijksbeleid	10
3.2	Provincie	10
3.3	Gemeente	11
3.4	Hoogheemraadschap	11
3.5	Rijkswaterstaat	12
<b>4</b>	<b>WATERAFVOER</b>	<b>13</b>
4.1	Afkoppelen	13
4.1.1	Voorwaarden afkoppelen hemelwater	14
4.2	Toename verhard oppervlak en watercompensatie	14
4.2.1	Maatgevende regenbui dimensionering waterberging/zuivering	14
4.3	Toekomstige waterpeilen en peilfluctuaties	15
4.4	Gewenste drooglegging	15
4.5	Watervergunning	16
<b>5</b>	<b>CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN</b>	<b>18</b>

## Bijlagen

Bijlage 1: Topografische ligging onderzoekslocatie

## Tekeningen

Tekening 1: Toekomstige situatie plangebied

## 1 INLEIDING

In opdracht van Konder Wessels Projecten is door Aveco de Bondt een waterparagraaf opgesteld ten behoeve van een herontwikkelingslocatie gelegen aan de Kanaalweg 59 te Utrecht.

Sinds 1 november 2003 dient in de ruimtelijke onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

Het doel van de Watertoets is ervoor zorg te dragen dat wateraspecten goed belicht en expliciet betrokken worden in de besluitvorming van de ruimtelijke plannen met betrekking tot onderhavig plangebied.

Ten behoeve van de watertoets wordt in een waterparagraaf inzicht verkregen in de (geo)hydrologie van het plangebied en de samenhang met de omgeving.

In de volgende hoofdstukken wordt verslag gedaan van het uitgevoerde onderzoek.

## 2 LOCATIEGEGEVENS

### 2.1 Begrenzing plangebied

Voor de formulering van de basisgegevens is o.a. gebruik gemaakt van de topografische kaart, schaal 1:25.000. De volgende locatiespecifieke gegevens zijn geformuleerd:

- De locatie ligt aan Kanaalweg 59, westelijk van het Merwede kanaal binnen de bebouwde kom van Utrecht.
- Het terrein heeft een totale oppervlakte van 10.299 m<sup>2</sup>;
- Het perceel staat kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie, nummer 569;
- De maaiveldhoogte bedraagt circa NAP +1,9 m;
- De XY-coördinaten van het centrum van de locatie zijn: X = 135,850 en Y = 454,450.

De locatie wordt van het Merwedekanaal gescheiden door de Kanaalweg. De topografische ligging is aangegeven in Bijlage 1.

De percelen ten noorden, oosten en ten zuiden van de onderzoekslocatie zijn in gebruik door respectievelijk een warmtehelpcentrale van de UNA en diverse kantoorgebouwen. Aan de overzijde van het Merwedekanaal wordt de woonwijk Dichterswijk West ontwikkeld.

Voor een overzicht van de locatie wordt verwezen naar Tekening 1.

### 2.2 Vroeger grondgebruik

Het terrein is in 1950 in gebruik genomen als bedrijfsterrein. Het plangebied betreft in de huidige vorm een braakliggend bedrijfsterrein van de voormalige Verf- en lakfabriek Chemietex. Tevens is het terrein in gebruik geweest door de Van Vliet Groep voor de inzameling, opslag en verwerking van (klein) chemisch afval. Het huidige gebruik en bedrijfsbestemming van het perceel zullen in de nabije toekomst worden gewijzigd in een woonbestemming. Temidden van de bebouwing zal tevens een haven worden gerealiseerd voor pleziervaartuigen (zie voor de toekomstige situatie van het plangebied Tekening 1).

### 2.3 Toekomstig grondgebruik

Als voorkeursmodel voor de inrichting van het plangebied is gekozen voor wonen aan een binnenhaven. Appartementen zijn in een U-vorm rond een te graven binnenhaven gesitueerd. De binnenhaven krijgt een koppeling met het Merwedekanaal.

Het totaal bebouwd oppervlak bedraagt circa 3.750 m<sup>2</sup>. Het oppervlak van de haven wordt geschat op circa 1.250 m<sup>2</sup>. Het resterende oppervlak van circa 4.250 m<sup>2</sup> aan de voorzijde van de bebouwing zal worden ingericht als plein, straat, stoep, parkeerterrein en groenstrook.

## 2.4 Beschrijving bodemopbouw en hoogteligging

Uit boorprofielen verkregen met het actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht, rapportnummer 04.06.004.BR.12.OKL, AMOS Milieutechniek b.v., d.d. 13 oktober 2004 blijkt het volgende:

De maximale boordiepte bedroeg 3 m. Binnen deze 3 m zijn afwisselend klei en zandlagen aangetroffen van verschillende dikte, op verschillende dieptes. De bodemopbouw is derhalve heterogeen. De zandlagen lopen in samenstelling uiteen van uiterst fijn tot uiterst grof.

## 2.5 Beschrijving bestaande rioolsysteem

Uit gegevens van de gemeente Utrecht, afdeling DSB (tel 030 - 286 43 76) blijkt dat diagonaal over het terrein een riolering loopt (diameter 300 - 450), aangelegd in 1958. Dit riool zal voorafgaand aan de nieuwbouw, ten tijde van het bouwrijpmaken, moeten worden verwijderd en afgedopt.

Ter plaatse van de Kanaalweg loopt een vuilwaterriool. Er is geen hemelwaterriool aanwezig. Het riool heeft een diameter van 500-750 en dateert eveneens uit 1958. Om de toegang tot het haventje te kunnen opengraven, dient het riool verwijderd te worden. Het verleggen van het riool heeft de voorkeur boven de aanleg van een sifonconstructie, de bovenstroomse aanvoer is namelijk zeer beperkt en een sifon is ten aanzien van beheer en onderhoud niet wenselijk.

In een op te stellen rioleringsplan zal mede een oplossing gevonden moeten worden voor het bestaande riool onder de Kanaalweg.

## 2.6 Beschrijving watersysteem

### 2.6.1 Oppervlaktewater

Het Merwedekanaal, gelegen aan de oostzijde van de onderzoekslocatie, is een kanaal in de Nederlandse provincies Utrecht en Zuid-Holland. Het verbindt het Amsterdam-Rijnkanaal in de stad Utrecht met de Boven-Merwede ten zuiden van Gorinchem. Van noord naar zuid loopt het kanaal door of langs de plaatsen Utrecht, Nieuwegein, Vianen, Meerkerk en Gorinchem. Tussen Nieuwegein en Utrecht wordt het Merwedekanaal gekruist door het Amsterdam-Rijnkanaal en tussen Nieuwegein en Vianen door de rivier de Lek.

Oorspronkelijk liep het Merwedekanaal van Amsterdam naar Gorinchem. Het kanaal was in feite grotendeels een verbreding en verdieping van de uit 1825 stammende Keulse Vaart. Het besluit over het aanleggen van het Merwedekanaal werd genomen in 1881. In 1892 werd het nieuwe kanaal officieel in gebruik genomen. Omdat het Merwedekanaal niet meer aan de eisen van toendertijd voldeed, werd het langere, bredere en diepere Amsterdam-Rijnkanaal geprojecteerd. Het traject Amsterdam-Utrecht werd in 1952 onderdeel van dit nieuwe kanaal. Beheer en onderhoud van het Merwedekanaal is in handen van Rijkswaterstaat.

## 2.6.2 Waterveiligheid

Het Merwedekanaal was in het verleden aangewezen als waterkering (type 'overige waterkering'). Het Algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap heeft op 2 oktober 2013 besloten een aantal overige waterkeringen, waaronder het Merwedekanaal, te laten vervallen. Concreet betekent dit dat het waterschap voor dit onderdeel (werkzaamheden in de waterstaatswerkzone) geen eisen stelt aan het ontwerp en dat de initiatiefnemer voor het plan geen watervergunning hoeft aan te vragen.

Toch wordt door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden geadviseerd, gezien het thema waterveiligheid, om rekening te houden met de uitgangspunten zoals die besproken zijn tijdens het overleg op 28 augustus 2008 (*Notulen overleg Keur HDSR Kanaalweg 59 Utrecht*):

- *Op 1 september 2008 heeft M. van de Beek van het waterschap per e-mail laten weten dat de kerende hoogte, waarmee rekening dient te worden gehouden, +1,15 NAP bedraagt.*
- *Voor de woningen langs de noordzijde van de binnenhaven wordt een geschikt vloerpeil gekozen zodat ook deze woningen binnen de waterkering vallen.*
- *De as van de huidige waterkering over de Kanaalweg is gelijk aan de as van de weg.*

## 2.6.3 Huidige waterpeilen oppervlaktewater

Het streefpeil op het Merwedekanaal bedraagt 0,58 m +NAP (vastpeil). Er moet worden uitgegaan van een maximaal waterpeil van ongeveer 0,95 m +NAP. Onderstaand is een overzichtskaart opgenomen van de verschillende peilgebieden.



Afb 1. Overzichtskaart peilgebieden.

#### 2.6.4 Situatie water aan- en afvoer

Een teveel aan oppervlaktewater verlaat het gebied:

- via verdamping;
- via de Kromme Rijn naar de stad Utrecht en vandaar naar de Vecht of via de Vaartse Rijn en onder het Amsterdam-Rijnkanaal door het Merwedekanaal in, via de Doorslag de Hollandse IJssel in naar zee;
- via het Amsterdam-Rijnkanaal.

#### 2.6.5 Geohydrologie

De regionale geohydrologische gegevens zijn ontleend aan de Grondwaterkaart van Nederland, kaartblad 31 oost, 32 west, 38 oost 39 west DGV/TNO 1987.

Het maaiveld ligt op circa 1,9 m+NAP.

De geohydrologische opbouw is schematisch weergegeven in tabel 1. Bij de beschrijving van de geohydrologische opbouw is o.a. uitgegaan van boring 31H172 van 369 m diep. Boring 31H172 ligt op 1 km ten noordoosten van de onderzoekslocatie. De kans bestaat dat de oorspronkelijk deklaag verwijderd is bij het bouwrijp maken van de locatie. Direct onder de deklaag bevindt zich het eerste watervoerend pakket. Het watervoerend pakket heeft een dikte van circa 50 m. Onder de tweede scheidende laag komt een dik pakket voor van afwisselend klei- en zandlagen. Deze reeks opeenvolgende scheidende en watervoerende pakketten zijn allen aangetoond in boring 31H172.

tabel 1: Geohydrologische opbouw

Pakket	Formatie	Diepte [m-mv]	Samenstelling	kD-waarde [m <sup>2</sup> /dag]
Deklaag	Westland	0 - 2	Klei, veen en lemig zand	-
1 <sup>o</sup> Watervoerende pakket	Twente, Drente, Urk, Sterksel	2 - 50	Fijn zand en grof, grindhoudend zand	Ca. 2.500
1 <sup>o</sup> Scheidende laag	Kedichem	50 - 75	Klei, leem en slibhoudende zand	-
2 <sup>o</sup> Watervoerende pakket	Harderwijk	75 - 105	Overwegend grof zand	Ca. 2.000
2 <sup>o</sup> Scheidende laag	Tegelen	105 - 110	Klei	-
3 <sup>o</sup> Watervoerend pakket	Tegelen, Maassluis	110 - ?	Grove zanden en matig grove tot fijne zanden	
3 <sup>o</sup> Scheidende laag	Tegelen, Maassluis	?	Klei	

#### 2.6.6 Grondwater

Ten tijde van de monitoringsrondes is het grondwater aangetroffen op een diepte variërend van 0,95 tot 2,1 m-mv, als gevolg van een geaccidenteerd maaiveld.

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket. De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren. Het doel van het meetnet is om informatie over de stijghoogten en stromingsrichting van het grondwater te verkrijgen.

De gemiddelde, langjarige karakteristieke grondwaterstanden van het 1 watervoerende pakket zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (09-10-2012). Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde grondwaterstanden en seizoensvariatie verondersteld: droge periode (GLG) = NAP +0.10 m, natte periode (GHG) = NAP +0.45 m en gemiddeld (GGG) = NAP +0.25 m. De grondwaterstroming is westelijk gericht.

Er zijn geen grote grondwateronttrekkingen bekend in de omgeving van het plangebied die van invloed kunnen zijn op de lokale grondwaterstroming. Er zijn geen aanwijzingen voor het optreden van kwel.

#### 2.7 Bodemkwaliteit

In de vaste bodem is in het verleden sprake geweest van twee verontreinigingskernen met minerale olie. Het grondwater was eveneens op deze twee plaatsen verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten. Inmiddels zijn saneringswerkzaamheden uitgevoerd waarvan de resultaten beschreven zijn in het evaluatierapport met kenmerk: "Evaluatie bodemsanering Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 96844, d.d. 4 maart 1999, Chemielinco". In deze evaluatie is geconcludeerd dat voor de sanering van zowel de vaste bodem als het grondwater de saneringsdoelstellingen zijn bereikt. Door de gemeente Utrecht is goedkeuring verleend aan dit rapport per brief van 18 oktober 2004 met kenmerk DSO 04.118862. Voorwaarde hierbij vormde het uitvoeren van een actualiserend grondwateronderzoek, waarvan de resultaten beschreven zijn in het rapport: "Actualiserend grondwateronderzoek Kanaalweg 59 te Utrecht, projectnummer 04.06.004.BR.12.OKL, d.d. 13 oktober 2004, Amos Milieutechniek B.V.". Daarnaast diende een nazorgplan voor het grondwater opgesteld te worden. Ook dit monitoringsplan is door de gemeente Utrecht goedgekeurd per brief van 22 november 2004 met kenmerk DSO 04.121121.

Eind 2004 en in 2005 is het grondwater aanvullend onderzocht in diverse monitoringsrondes. Uit de resultaten blijkt dat de concentratie aan minerale olie in het grondwater ter plaatse van peilbuis 105 (zuidwestelijke hoek van het terrein) de interventiewaarde overschrijdt voor minerale olie. In de peilbuizen 106 en 200 zijn licht verhoogde concentraties aan xylenen gemeten. Het betreft waarden gemeten op circa 3 m-mv.

### 3 BELEID

#### 3.1 Rijksbeleid

In de Vierde nota waterhuishouding worden onder andere de volgende aandachtspunten genoemd met betrekking tot stedelijk water:

- Duurzaam bouwen een plaats geven in de waterketen;
- Geen toepassing van uitlogende materialen;
- Terugdringen van overstorten;
- Streven naar afkoppelen van 20% van het verharde oppervlak in bestaand stedelijk gebied en 60% in stedelijk gebied waar nieuwbouw plaatsvindt, in combinatie met zoveel mogelijk infiltreren van hemelwater in de bodem;
- Voldoende berging in het oppervlaktewater;
- Uitvoeren van een watertoets als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure;
- Bij locatiekeuzen dient rekening te worden gehouden met het watersysteem;
- In geval van lichte verontreiniging wordt bij voorkeur afgevoerd via een bodempassage om vuil tegen te houden;
- Geen chemische bestrijdingsmiddelen gebruiken.

#### 3.2 Provincie

In het algemeen geldt voor alle initiatieven waarbij in stedelijke gebied ondergronds gebouwd wordt het volgende advies:

Eisen/voorwaarden die gesteld worden bij de aanleg van ondergrondse kelders in stedelijk gebied:

- Indien voor de aanleg van de kelder een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand nodig is, zijn deze werkzaamheden meldingsplichtig of vergunningplichtig. Hierover dient vooraf contact opgenomen te worden met de sector Vergunningen en Handhaving - Branchegericht van de provincie Utrecht (030 - 258 38 77). Bij bemaling dient overigens altijd rekening gehouden te worden met eventuele risico's op zettingen en funderingsschade. Dit is met name relevant in gebieden waar veen- en kleilagen voorkomen.
- De kelder mag niet zodanig aangelegd worden dat er een permanente onderbemaling nodig is. Kelders die (deels) aangelegd worden onder de grondwaterspiegel, dienen waterdicht te worden uitgevoerd. Dit geldt ook voor constructies die boven de heersende grondwaterstand worden aangelegd met het oog op eventueel toekomstige stijgingen van de grondwaterstand. De verantwoordelijkheid voor de waterdichtheid van de constructie ligt bij de eigenaar van de constructie.

- Indien bij de aanleg van de kelder slecht doorlatende lagen worden doorgraven, dienen deze lagen weer afgedicht te worden, zodat geen lekstromen kunnen optreden tussen verschillende watervoerende lagen of van verontreinigd water naar het watervoerend pakket.
- Eventueel aanwezige verontreinigingen mogen niet verder worden verplaatst/verspreid als gevolg van de aanlegactiviteiten (bijvoorbeeld tijdelijke bemaling) of de eindsituatie (bijvoorbeeld door vergraving van scheidende lagen).
- Bij voorkeur dienen bij nieuwe initiatieven de mogelijkheden voor een gescheiden afvoer van hemelwater te worden onderzocht. Indien mogelijk wordt de voorkeur gegeven aan infiltratie van afgekoppeld hemelwater indien de geohydrologische bodemomstandigheden en de kwaliteit van het hemelwater dit toelaten. Infiltratie mag niet tot wateroverlast leiden.
- Bij de keuze van bouwmaterialen dient rekening te worden gehouden met eventueel uitloggen van stoffen naar het grondwater. Materialen waarbij dit kan optreden dienen niet gebruikt te worden.

### 3.3 Gemeente

De gemeente Utrecht heeft in de concept Nota van Uitgangspunten Kanaalweg 59 d.d. 6 december 2004 haar visie beschreven op de ontwikkelingsplannen. De gemeente staat positief tegenover de voorgenomen plannen.

Ten aanzien van hemelwaterafvoer staat de gemeente het beleid voor dat hemelwater van het vuilwaterriool wordt afgekoppeld.

### 3.4 Hoogheemraadschap

Het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden heeft in een brief van 29 september 2008 met kenmerk 206822 gericht aan de initiatiefnemer Kondor Wessels Projecten laten weten positief te staan tegenover de herinrichtingsplannen voor het plangebied. Op 17 juni 2013 is de concept waterparagraaf opnieuw aan het Hoogheemraadschap voorgelegd.

Elke ruimtelijke ontwikkeling kan invloed hebben op water. Niet alleen bouwen nabij of op een watergang, waterkering of rioolpersleiding. Ook een toename van verhard oppervlak kan nadelen hebben voor het waterbeheer, omdat door toename aan verhard oppervlak een versnelde afvoer van overtollig hemelwater plaats vindt. Er ontstaat dan kans op wateroverlast. Een ruimtelijke ontwikkeling moet minimaal voldoen aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan. In het kader van planvorming moeten de gemeente en het waterschap zoeken naar kansen om het watersysteem te verbeteren en duurzaam in te richten (watertoetsproces).

Conform de Keur van het waterschap dient er watercompensatie plaats te vinden wanneer het totale oppervlak aan verharding (gebouwen en niet waterdoorlatende verharding) meer dan 500 m<sup>2</sup> (in stedelijk gebied) en 1.000 m<sup>2</sup> (in landelijk gebied) bedraagt. Het verhard oppervlak zorgt er namelijk voor dat regenwater versneld tot afstroming komt naar oppervlaktewater. Dit leidt tot ongewenste peilstijgingen.

#### **Infiltreren of compenseren in open water**

Een versnelde afvoer richting oppervlaktewater moet voorkomen (d.m.v. infiltratie) of gecompenseerd worden.

##### *1. Voorkomen door middel van infiltratie.*

Afhankelijk van de doorlatendheid van de bodem en de beschikbare ruimte is het wellicht mogelijk om een infiltratievoorziening (wadi of greppel) aan te leggen. Bij het berekenen van de bergingscapaciteit van de infiltratievoorziening adviseren wij u uit te gaan van 45 mm per m<sup>2</sup> afgekoppeld verhard oppervlak.

##### *2. Compensatie in open water*

Indien infiltratie niet mogelijk is, dan dient 15% van de toename aan verhard oppervlak te worden gecompenseerd.

De keuze voor infiltratie of compensatie en het ontwerp van de gekozen maatregel wordt in overleg met het waterschap bepaald.

### **3.5 Rijkswaterstaat**

Rijkswaterstaat is de beheerder van het Merwedekanaal en in de functie het bevoegd gezag waar het gaat om aanpassingen van en ingrepen aan de oever van het kanaal.

Vanuit nautisch oogpunt heeft Rijkswaterstaat geen bezwaar tegen de aanleg van een haventje met recreatiefunctie.

## 4 WATERAFVOER

### 4.1 Afkoppelen

In 2010 heeft het waterschap beleid voor de waterketen vastgesteld: 'Samen verder met de waterketen'. Voor het direct lozen van hemelwater op oppervlaktewater is een beslisschema gemaakt. Dit schema sluit aan bij het genoemde beleid en houdt rekening met de nieuwe wet- en regelgeving. Hemelwaterlozingen vallen onder algemene regelgeving. Uitgangspunt hiervan is: '*hemelwater is schoon, tenzij...*'

Op grond van diverse typen verhard oppervlak en type oppervlakte water adviseert het waterschap gemeenten of ontwikkelaars bij de keuzes voor afvoer van hemelwater op oppervlaktewater. Voor wat betreft kwetsbaar water mag het waterschap maatwerkvoorschriften eisen en opnemen in een vergunning.

Voor directe of indirecte afvoer (d.m.v. noodoverloop) van hemelwater naar oppervlaktewater is onderstaand beslisschema leidend.

<b>Belisschema Directe Afvoer Regenwater op open water</b>				
<b>voor alle lozingen geldt: minimaal voldoen aan algemene regels</b>				
Categorie	Nieuwe verharding		Bestaande verharding	
	Kwetsbaar water	Normaal	Kwetsbaar water	Normaal
<b>1 SCHONE DAKEN EN GEVELS</b>	Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift	Advies: alleen afvoeren als geen uitlogende materialen worden toegepast	Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift	Lozen geen probleem
<b>2 SCHONE OPENBARE RUIMTE</b>	Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift	Lozen geen probleem	Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift	Lozen geen probleem
<b>3 BEPERKT VERONTREINIGDE OPENBARE RUIMTE</b>	Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift	Advies: voorzuivering toepassen	Alleen toegestaan als voldaan wordt aan maatwerkvoorschrift	Advies: voorzuivering toepassen
<b>4 VUILE OPPERVLAKKEN</b>	Niet toegestaan	Advies: niet afvoeren, aansluiten op verbeterd gescheiden stelsel	Niet toegestaan	Advies: niet afvoeren, aansluiten op verbeterd gescheiden stelsel



### Toelichting beslisschema

#### Voorbeelden van verhard oppervlak (let op: niet uitputtend!)

##### *Schone daken*

- Gedeeltelijke of volledige bekleding met zink/koper -> vuil

##### *Schone openbare ruimte*

- Fiets/voetpaden, schoolpleinen, woonerven, kantoorterreinen en dagparkeerplaatsen.
- Gebruik chemie bij onkruidbestrijding -> vuil

##### *Beperkt verontreinigde openbare ruimte*

- Ontsluitingswegen, doorgaande wegen, busbanen, winkelstraten, parkeren met hoge wisselfrequentie

##### *Vuile oppervlakken*

- Laad- en losplaatsen, tunnels, busstations, bedrijventerreinen, trambanen. Maar ook balkons (van flatgebouwen).

#### **Definitie kwetsbaar water: Vraag bij de watertoetsers na waar de kwetsbare wateren liggen.**

- Zwemwateren;
- Kleine geïsoleerde wateren;
- Wateren binnen natuurgebieden;
- Wateren met een "bijzondere levensgemeenschap/bijzondere soorten". (Deze worden aangewezen op basis van aanwezige ecologische gegevens.)

#### 4.1.1 Voorwaarden afkoppelen hemelwater

Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

#### 4.2 Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m<sup>2</sup> verhard oppervlak (3.750 m<sup>2</sup> bestaande uit daken en 4.250 m<sup>2</sup> overige verharding) moet 1.200 m<sup>2</sup> open water worden gerealiseerd. Hierbij dient de kanttekening gemaakt te worden dat het plangebied tot in de jaren '90 bebouwd is geweest.

Het oppervlak aan oppervlaktewater bedraagt circa 1.250 m<sup>2</sup> in de vorm van een haventje.

#### 4.2.1 Maatgevende regenbui dimensionering waterberging/zuivering

Uitgaande van een verhard oppervlak van 3.750 m<sup>2</sup> bestaande uit daken komt er bij een bui T = 10 van 40 mm (valt in 6 uur tijd) circa 165 m<sup>3</sup> hemelwater tot afstroming. Dit water kan rechtstreeks geloosd worden op de haven of de Merwede via een gescheiden hemelwaterafvoer.

Van het hemelwater dat valt op een groenstrook wordt aangenomen dat deze ter plaatse infiltreert in de bodem en ten goede komt aan het grondwater of bij te hoge grondwaterstanden via drainagevoorzieningen uiteindelijk in het oppervlaktewater terecht komt.

Het hemelwater afkomstig van stoepen mag direct op het oppervlakte worden geloosd. Het hemelwater afkomstig van het plein en de parkeerplaatsen (beperkt verontreinigde openbare ruimte) wordt geadviseerd te zuiveren door middel van een voorzuivering (een wadi, doorlatende verharding of een it-riool).

#### **4.3 Toekomstige waterpeilen en peilfluctuaties**

Het oppervlaktewater binnen het plangebied zal hetzelfde peil hebben als het Merwedekanaal. Er komt een open verbinding tussen haven en Merwedekanaal. Eventuele drainagevoorzieningen en sloten dienen te kunnen afwateren op het Merwedekanaal of de haven. De lozingspunten van afwateringsvoorzieningen dienen bij voorkeur geheel onder het laagste peil van het Merwedekanaal aangelegd worden (op basis van de wet van de communicerende vaten zijn volledig gevulde gesloten HWA stelsel acceptabel).

#### **4.4 Gewenste drooglegging**

Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een functie cq. bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen.

tabel 2: Afwatering en ontwatering normen uit notitie stedelijk waterbeheer

	T = 1	T = 10+ 10%	T=100+10%
Ontwatering t.o.v. bouwpeil	1,0 m	0,7 m	-
Ontwatering t.o.v. straatpeil	0,7 m	0,4 m	-
Drooglegging t.o.v. bouwpeil	1,3 m	1,0 m	0,4 m
Drooglegging t.o.v. straatpeil	1,0 m	0,7 m	0 m
Toelaatbare peilstijging	0	0,3 m	0,9 m

In navolgende tabel staat de minimale maaiveldhoogte aangegeven die nodig is om te kunnen voldoen aan de "normen stedelijk waterbeheer". De waterstand in de Merwede wordt via peilbeheer op een niveau gehouden van NAP + 0,58 m. Het waterpeil in de haven heeft in de toekomstige situatie hetzelfde niveau.

tabel 3: minimale maaiveldhoogte

	T = 10 + 10%	T = 100 + 10%
Merwede waterpeil	+ 0,58 m	+ 0,58 m
Marge lozingspunt	0,15 m	0,15 m
Droogleggingseis t.o.v. bouwpeil	1,0 m	0,4 m
Maximale peilstijging**	0,3 m	0,9 m
Minimale maaiveldhoogte	+2,03 m	+2,03 m

\*\* : peilstijging alleen te verwachten bij kleinere watergangen

Er wordt uitgegaan van het waterpeil van de Merwede omdat, uitgaande van zwaartekrachtlozing, de drainagebuizen of sloten vanuit het plangebied moeten kunnen lozen op de Merwede of de haven. Hierbij dient het lozingspunt een veilige marge te hebben bóven het hoogste peil van de Merwede. Bij het vaststellen van de maaiveldhoogte is nog geen rekening gehouden met het verhang in de eventuele drainagevoorzieningen.

De toekomstige maaiveldhoogte bedraagt gemiddeld circa NAP + 2,1 m. De maaiveldhoogte voldoet hiermee aan de ontwateringseisen. Uit het detailontwerp moet echter blijken of het huidige maaiveldniveau voldoende is.

## 4.5 Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het waterschap.

Tijdelijke onttrekkingen van grondwater tijdens bouwwerkzaamheden zijn vergunningplichtig, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op oppervlaktewater. Een watervergunning moet worden aangevraagd indien: er onttrekking van meer dan 100 m<sup>3</sup>/h en/of langer dan een half jaar en/of op meer dan 9 meter diepte plaatsvindt.

Ook rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingplichtig in het kader van de Waterwet. Rijkswaterstaat is waterkwantiteits- en waterstaatkundig beheerder van het Merwedekanaal (en dus ook de lozing van hemelwater) op het Merwedekanaal.

## 5 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

### Waterkwaliteit

- Alleen het hemelwater van schone oppervlakken (daken) mag direct worden geloosd op het oppervlaktewater (Merwedekanaal). Hemelwater van vervuilde oppervlakken (wegen en parkeervoorzieningen) mag alleen worden geloosd indien er een voorzuivering (zand/olieafscheider) wordt toegepast.
- Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

### Waterveiligheid

Het waterschap adviseert om rekening te houden met de uitgangspunten zoals die besproken zijn tijdens het overleg op 28 augustus 2008 (*Notulen overleg Keur HDSR Kanaalweg 59 Utrecht*):

- *Op 1 september 2008 heeft M. van de Beek van het waterschap per e-mail laten weten dat de kerende hoogte, waarmee rekening dient te worden gehouden, +1,15 NAP bedraagt.*
- *Voor de woningen langs de noordzijde van de binnenhaven wordt een geschikt vloerpeil gekozen zodat ook deze woningen binnen de waterkering vallen.*
- *De as van de huidige waterkering over de Kanaalweg is gelijk aan de as van de weg.*

### Watercompensatie

Als richtlijn geldt dat 15% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Uitgaande van een toename van 8.000 m<sup>2</sup> verhard oppervlak (3.750 m<sup>2</sup> bestaande uit daken en 4.250 m<sup>2</sup> overige verharding) moet 1.200 m<sup>2</sup> open water worden gerealiseerd.

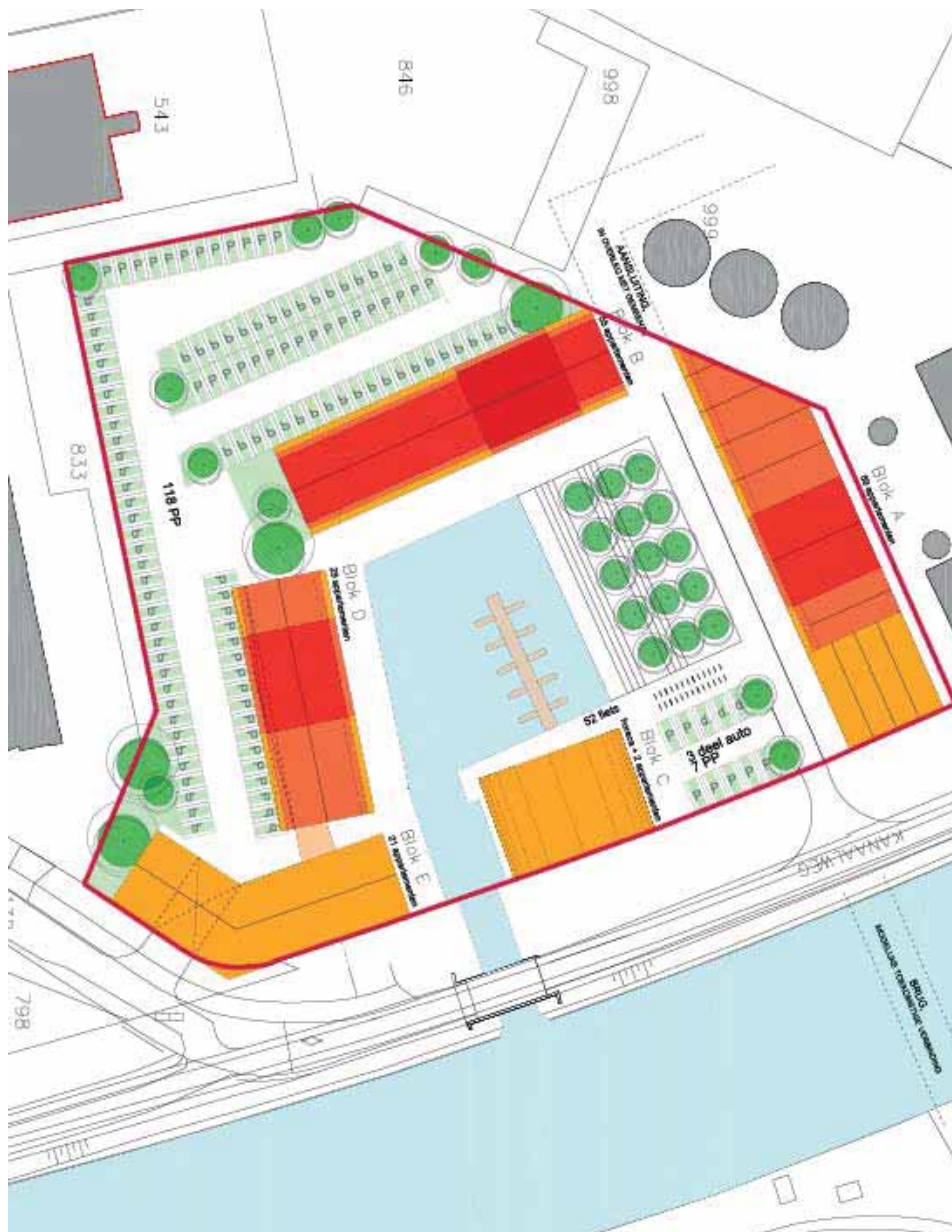
Met de realisatie van de haven, ca. 1.250 m<sup>2</sup> open water, wordt voldaan aan de watercompensatie-eis.

### Watervergunning

Voor het graven van oppervlaktewater, het laten toenemen van verhard oppervlak, en het lozen van hemelwater op oppervlaktewater, dient een Watervergunning te worden aangevraagd bij het waterschap.

**Bijlage 1:**  
**Topografische ligging onderzoekslocatie**

Tekening 1:  
Toekomstige situatie plangebied



# Regels

## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

### Artikel 1 Begrippen

#### 1.1 aan-huis-verbonden beroep of bedrijf:

beroep of bedrijf dat in een woning wordt uitgeoefend waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent ten minste ook bewoner van de woning is;

hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een (raam)prostitutiebedrijf; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

#### 1.2 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

#### 1.3 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

#### 1.4 achtererfgebied:

erf achter de lijn die het hoofdgebouw doorkruist op 1 m achter de voorkant en van daaruit evenwijdig loopt met het aangrenzend openbaar toegankelijk gebied, zonder het hoofdgebouw opnieuw te doorkruisen of in het erf achter het hoofdgebouw te komen.

#### 1.5 afhaalzaak:

een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

#### 1.6 antenne-installatie:

installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

#### 1.7 antennedrager:

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

#### 1.8 archeologisch onderzoek:

onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning op grond van de Monumentenwet 1988 beschikt.

#### 1.9 archeologische waarde:

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

#### 1.10 atelier:

werkplaats in het bijzonder voor kunstenaars waarbij tevens kunstwerken tentoongesteld en verkocht kunnen

worden.

#### 1.11 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

#### 1.12 bebouwingspercentage:

het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

#### 1.13 bed & breakfast:

het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning.

#### 1.14 belhuis:

een onderneming die in de sfeer van publiekgerichte dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

#### 1.15 besluit Hogere waarde:

besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

#### 1.16 bestaand:

- a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
- b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
  1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
  2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

#### 1.17 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

#### 1.18 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels daarbij bijbehorende bijlagen.

#### 1.19 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

#### 1.20 bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

#### 1.21 bijzondere bouwlaag:

- a. een bouwlaag die aan de voorzijde en/of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel
- b. een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

**1.22 bouwen:**

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

**1.23 bouwgrens:**

de grens van een bouwvlak.

**1.24 bouwlaag:**

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op (nagenoeg) gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, kap en/of bijzondere bouwlaag.

**1.25 bouwperceel:**

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

**1.26 bouwperceelsgrens:**

een grens van een bouwperceel.

**1.27 bouwvlak:**

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

**1.28 bouwwerk:**

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

**1.29 brutovloeroppervlak:**

de totale binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte, inclusief de verdiepingen.

**1.30 creatieve bedrijven:**

bedrijven die zich hoofdzakelijk richten op:

- creatieve zakelijke dienstverlening: reclame en grafische bedrijven, architecten, industriële ontwerpers;
- multimedia: bedrijven die in hoofdzaak producten maken of diensten verlenen op het gebied van beeld, geluid, gaming en tekst met gebruikmaking van radio, televisie, computer, internet, mobiele telefonie, print en evenementen;
- toegepaste kunsten: audiovisuele en fotografiebedrijven, dienstverlenende bedrijven tbv de kunsten, mode en interieurbedrijven;
- autonome kunsten: zoals beeldend kunstenaar, muzikanten, theatermakers.

**1.31 dak:**

een bovenbeëindiging van een gebouw.

**1.32 dakopbouw:**

een ondergeschikte opbouw op het dakvlak van een gebouw, ten behoeve van voorzieningen zoals trappenhuizen, luchtbehandelings- en liftinstallaties.

**1.33 erfzone:**

de zone van 4 meter direct grenzend aan de achterkant en de zijkant van een hoofdgebouw in het achtererfgebied.

#### 1.34 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

#### 1.35 hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

#### 1.36 horeca:

het bedrijfsmatig verstrekken van drank en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

#### 1.37 kap:

een gesloten en (gedeeltelijk) hellende bovenbeëindiging van een bouwwerk.

#### 1.38 ligplaats

een ligplaats is een formeel door de gemeente als zodanig aangewezen plaats in het water, al dan niet aangevuld met een op de oever aanwezig terrein of een gedeelte daarvan, dat bestemd is voor het permanent afmeren van een voor woon-, bedrijfsmatige of recreatieve doeleinden geschikt vaarttuig.

#### 1.39 Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

#### 1.40 Lijst van Horeca-activiteiten:

de Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

#### 1.41 maatschappelijke voorzieningen:

voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

#### 1.42 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

#### 1.43 onderbouw:

een kelder of een souterrain.

#### 1.44 peil:

- a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg;
- b. voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
- c. voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

**1.45 plan:**

het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk met identificatienummer: NL.IMRO.0344.BPKANAALWEG59-VA01 van de gemeente Utrecht.

**1.46 platte afdekking:**

een (min of meer) horizontaal vlak, ter afdekking van een gebouw of bijzondere bouwlaag, dat meer dan tweederde van het grondvlak van het gebouw dan wel de bijzondere bouwlaag beslaat.

**1.47 prostitutie:**

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

**1.48 (raam)prostitutiebedrijf:**

een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats;

**1.49 seksinrichting:**

de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar;

**1.50 souterrain:**

het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat maximaal 1,2 m boven het (straat)peil is gelegen.

**1.51 verblijfsmiddelen:**

voor verblijf geschikte – al dan niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken – voer- en vaartuigen, woonketen, arken, caravans en andere soortgelijke constructies, alsmede tenten; een en ander voorzover deze geen bouwwerken in de zin van de Woningwet zijn.

**1.52 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:**

de sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

**1.53 voorgevel:**

de gevel van het hoofdgebouw die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

**1.54 voorgevelrooilijn:**

De lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied (zoals de weg, openbaar groen of water) gekeerde voorgevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

**1.55 woning:**

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

**1.56 woonschip:**

elk vaartuig of drijvend voorwerp, dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt als woning.

**1.57 zendmast:**

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, waarop antenne-installaties worden geplaatst.

## **Artikel 2 Wijze van meten**

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

### **2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:**

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

### **2.2 de goothoogte van een bouwwerk:**

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

### **2.3 de hoogte van een kap:**

vanaf de bovenkant goot, c.q. de druiplijn, boeiboord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

### **2.4 de inhoud van een bouwwerk:**

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

### **2.5 de oppervlakte van een bouwwerk:**

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

# Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

## Artikel 3 Gemengd

### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. horeca in de categorie B, D1 en D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten;
- b. wonen, al dan niet in combinatie met een aan-huis-verbonden-beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
- c. verkeer en verblijfsgebied;
- d. water;
- e. de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, terrassen, nutsvoorzieningen, water, beschoeiingen, steigers, tuinen, erven en terreinen.

### 3.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in 10.1 Geluidszone industrie, met dien verstande dat:

#### 3.2.1 Gebouwen

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' mag niet worden overschreden;
- c. de bouwhoogte en goothoogte mogen niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;

#### 3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn;
- b. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer;
- c. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen;
- d. indien en voorzover de gronden worden ingericht als Verkeer - verblijfsgebied is voor wat betreft die gronden het gestelde in artikel 5 van overeenkomstige toepassing;
- e. indien en voorzover de gronden worden ingericht als Water is voor wat betreft die gronden het gestelde in artikel 6 van overeenkomstige toepassing.

### 3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de afmeting en de plaats van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. het voorzien in maatregelen ten behoeve van geluidwerende voorzieningen als bedoel in artikel 10.1
- e. de sociale veiligheid;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- g. de situering van het laden en lossen op het perceel.

### 3.4 Specifieke gebruiksregels

#### 3.4.1 Aan-huis-verbonden beroep of bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

- a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van

- 40 m<sup>2</sup>, inclusief aan- en uitbouwen;
- b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf, maximaal 40 m<sup>2</sup> bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
  - c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' en bedrijfsactiviteiten waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;
  - d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
  - e. in afwijking van het gestelde onder a. mag, indien de vloeroppervlakte van de woning groter is dan 150 m<sup>2</sup>, de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf maximaal 60 m<sup>2</sup>, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, bedragen;
  - f. in afwijking van het gestelde onder b. mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m<sup>2</sup>, de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of -bedrijf maximaal 60 m<sup>2</sup> bedragen.

#### 3.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

#### 3.4.3 Horeca

De brutovloeroppervlakte dat gebruikt mag worden voor horeca bedraagt maximaal 250 m<sup>2</sup> bvo.

### 3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van het bepaalde in:

- a. artikel 3.4.1 onder b voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging', indien en voorzover deze naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'.

## Artikel 4 Groen

### 4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. speelvoorzieningen;
- e. water, waterbeheer en waterberging;
- f. kademuren, beschoeiingen, onderhoudspaden, en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
- g. de bij de bestemming behorende voorzieningen zoals kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

### 4.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingsen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn;
- b. de bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking van het bepaalde vermeld onder a., niet meer bedragen dan 4 meter;
- c. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

## Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

### 5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - Verblijfsgebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- b. ter plaatse van de aanduiding "brug" is een brug toegestaan;
- c. water, waterbeheer en waterberging;
- d. groenvoorzieningen;
- e. parkeervoorzieningen;
- f. speelvoorzieningen;
- g. bij de bestemming behorende verkeers- en nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

### 5.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

#### 5.2.1 Gebouwen

- a. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m<sup>2</sup> per gebouw;
- b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

#### 5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter;
- b. het bepaalde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

### 5.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in artikel 5.2 onder a en artikel 5.2 onder b voor:

- a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m<sup>2</sup>.
- b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

## Artikel 6 Water

### 6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;
- b. waterhuishouding;
- c. waterbeheer en waterberging;
- d. kruisingen met wegverkeer;
- e. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, kunstwerken en kademuren, beschoeiingen,
- f. ter plaatse van de aanduiding: 'aanlegsteiger' steigers en aanlegvoorzieningen.

### 6.2 Bouwregels

- a. binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 meter bedragen.

### 6.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden te gebruiken of te laten gebruiken als ligplaats voor woonschepen.
- b. De steigers en aanlegvoorzieningen in de haven mogen uitsluitend gebruikt voor het aanmeren van vaartuigen die eigendom zijn van bewoners van de rondom de haven gelegen woningen.

## Artikel 7 Woongebied

### 7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Woongebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, al dan niet in combinatie met een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf dan wel een bed & breakfast;
- b. ter plaatse van de aanduiding "parkeerterrein" is uitsluitend een parkeerterrein toegestaan;
- c. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, water, (winter)tuinen, erven en terreinen.

### 7.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in 10.1 Geluidszone industrie en de volgende bepalingen:

#### 7.2.1 Hoofdgebouwen

- a. hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 167;
- c. de bouwhoogte en goothoogte van de hoofdgebouwen mogen niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;
- d. ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang" dient een onderdoorgang ten behoeve van de ontsluiting van het parkeerterrein te worden gerealiseerd.

#### 7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Buiten het bouwvlak mogen alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn;
- b. het gestelde onder a. geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer en geluidwerende voorzieningen;
- c. in afwijking van het gestelde onder a. mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

### 7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de afmeting en de plaats van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie voor wat betreft geluidshinder;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- f. het behoud van bestaande cultuurhistorische waarden;
- g. het voorzien in maatregelen ten behoeve van geluidwerende voorzieningen als bedoeld in artikel 10.1, en een aanvaardbaar windklimaat voor gebouwen hoger dan 30 meter, waarbij tevens een windhinderonderzoek dient te worden overgelegd;
- h. de situering van het laden en lossen op een perceel;
- i. de situering en het aantal parkeerplaatsen.

### 7.4 Specifieke gebruiksregels

#### 7.4.1 Aan-huis- verbonden beroep en bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien:

- a. de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf niet groter is dan 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 40 m<sup>2</sup>, inclusief bijbehorende bouwwerken;
- b. de vloeroppervlakte ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep of bedrijf, maximaal 40 m<sup>2</sup> bedraagt, indien het beroep of bedrijf aan huis in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk wordt uitgeoefend;
- c. het, in geval van bedrijfsactiviteiten, bedrijfsactiviteiten betreft in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' en bedrijfsactiviteiten waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist;

- d. er geen sprake is van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
- e. in afwijking van het gestelde onder b. mag, indien de vloeroppervlakte van het vrijstaande bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m<sup>2</sup>, de vloeroppervlakte ten behoeve van de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf maximaal 60 m<sup>2</sup> bedragen.

#### 7.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan indien de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

#### 7.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 7.4.1 Aan-huis- verbonden beroep en bedrijf onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging', indien en voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'.

## Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

### 8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering naast de andere krachtens dit plan hieraan gegeven bestemmingen.

### 8.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

#### 8.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. binnen deze bestemming mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

### 8.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 8.2 voor:

- a. het bouwen van gebouwen ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering;
- b. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering.

# Hoofdstuk 3 Algemene regels

## Artikel 9 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

## Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

### 10.1 Geluidszone industrie

- a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidszone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.
- b. binnen deze aanduiding mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van geluidgevoelige bestemmingen indien en voorzover akoestische maatregelen zijn getroffen overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de maatregelen die blijkens het Akoestisch onderzoek Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer, alsmede het daarop gebaseerde Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 zijn vermeld;
- c. het bepaalde in lid b dient vooraf bij het indienen van een aanvraag om omgevingsvergunning te worden aangetoond door middel van een schriftelijke rapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
- d. een handelen in strijd met het bepaalde onder b en onder c wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

## Artikel 11 Algemene bouwregels

### 11.1 Overschrijden bouwgrens

- a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

### 11.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

- a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
- b. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

### 11.3 Woningvorming en omzetting

- a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
  1. het woon- en leefmilieu;

2. de privacy van omwonenden;
3. het verkeer en de parkeersituatie;
4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

## Artikel 12 Algemene gebruiksregels

### 12.1 Strijdig gebruik

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

- a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
- b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
- c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
- d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
- e. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
- f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
- g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

### 12.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

- a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
  1. het woon- en leefmilieu;
  2. de privacy van omwonenden;
  3. het verkeer en de parkeersituatie;
  4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

## Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
- d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
- e. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
- f. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
- g. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 meter;
- h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

#### **Artikel 14 Algemene wijzigingsregels**

- a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
- b. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van het vestigen van een kinderdagverblijf, mits deze geen onevenredige nadelige gevolgen voor de omgeving heeft in de vorm van geluids-, verkeers- of parkeeroverlast en is aangetoond dat voor de realisatie van het kinderdagverblijf geen milieutechnische belemmeringen zijn van de milieuaspecten luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering en verkeerslawaai.

# Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

## Artikel 15 Overgangsrecht

### 15.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
  - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %;
3. het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

### 15.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
3. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatte;
4. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## Artikel 16 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk.



# Bijlagen bij de regels

## **Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging'**

### **Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten**

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

### **Toepassing Lijst van Bedrijven 'functiemenging'**

#### *Algemeen*

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede Voorbeeldstaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

#### *Functiemengingsgebieden*

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

#### *Kenmerken van de activiteiten*

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk in pandig geschieden.

### **De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'**

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn

de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.
2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

#### *Categorie-indeling*

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

#### **Categorie A**

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

#### **Categorie B1**

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

#### **Categorie B2**

Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

#### **Categorie C**

Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

#### **Flexibiliteit**

De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de

desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar		
SBI-CODE 1993	SBI-CODE 2008	nummer	OMSCHRIJVING	CATEGORIE
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o. < 500 m <sup>2</sup>	<b>B1</b>
014	016	4	- plantsoendienst en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m <sup>2</sup>	<b>B1</b>
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>B2</b>
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>B1</b>
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg meel/week	<b>B1</b>
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>B1</b>
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>B1</b>
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	<b>B1</b>
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	<b>B2</b>
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	<b>B2</b>
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	<b>B2</b>
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	

203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>B2</b>
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	<b>B1</b>
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	<b>B1</b>
2223	1814	A	Grafische afwerking	<b>A</b>
2223	1814	B	Binderijen	<b>B1</b>
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	<b>B1</b>
2225	1814		Overige grafische activiteiten	<b>B1</b>
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	<b>A</b>
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	<b>B1</b>
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	<b>B2</b>
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	<b>B1</b>
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	<b>B2</b>
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	<b>B2</b>
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>B2</b>
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>B2</b>
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, in pandig, p.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>B2</b>
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; in pandig, p.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>B2</b>
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoor machines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	<b>B1</b>
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	<b>B</b>
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>A</b>
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	<b>B1</b>
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	<b>B1</b>
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	<b>B1</b>
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	<b>B1</b>

40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	<b>A</b>
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	<b>B1</b>
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	<b>B1</b>
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	<b>B1</b>
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m <sup>2</sup>	<b>B1</b>
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	<b>B1</b>
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	<b>A</b>
5020.5	45205		Autowasserijen	<b>B1</b>
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	<b>B1</b>
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	<b>C</b>
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	<b>C</b>
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	<b>C</b>
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	<b>C</b>
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	<b>C</b>
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	<b>C</b>
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	<b>C</b>
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	<b>B1</b>
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m <sup>2</sup>	<b>B1</b>
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	<b>C</b>
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m <sup>2</sup>	<b>B1</b>
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	<b>C</b>
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	<b>A</b>
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	<b>B1</b>
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m <sup>2</sup>	<b>C</b>
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	<b>B1</b>
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	<b>C</b>

## Utrecht

71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	<b>B2</b>
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	<b>C</b>
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	<b>C</b>
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	<b>A</b>
72	58, 63	B	Datacentra	<b>B1</b>
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	<b>A</b>
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	<b>C</b>
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	<b>A</b>
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	<b>B1</b>
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	<b>B1</b>

## Bijlage 2 Lijst van Horeca-activiteiten

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, in het bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op 18 juni 2012 in werking getreden Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 en overgenomen in onderstaande Lijst van Horeca-activiteiten.

In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

De volgende categorieën van horecabedrijven zullen voortaan worden onderscheiden met als uitgangspunt hun invloed op het woon- en leefklimaat:

<b>categorie A1</b>	<b>discotheek, bar-dancing</b>
<b>categorie A2</b>	<b>zaalverhuur</b>
<b>categorie B</b>	<b>café, bar, brasserie</b>
<b>categorie C</b>	<b>cafetaria, snackbar, grill-room, fastfood-restaurant, automatiek, snelbuffet</b>
<b>categorie D1</b>	<b>restaurant, bistro, crêperie</b>
<b>categorie D2</b>	<b>lunchroom, ijssalon, koffiebar, koffie/theehuis</b>

### Onderscheid café-disco

Het verschil tussen een café en een disco zit in het gelegenheid geven tot dansen als wezenlijk onderdeel van de inrichting.

### Onderscheid cafetaria-snackbar

Het verschil tussen een lunchroom en een cafetaria/snackbar zit in het feit dat cafetaria al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren verstrekt. Het betreft hier laagdrempelige inrichtingen met veel in- en uitgaande bewegingen, die veelal laat open zijn. Deze zaken zijn hoofdzakelijk ingericht voor het meenemen dan wel snel nuttigen ter plaatse van etenswaren. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door afval op straat van buiten de inrichting geconsumeerde spijzen en de daarbij behorende stank- en geluidsoverlast.

### Afhaalcentrum

Een afhaalcentrum valt bestemmingsplantechnisch onder de detailhandelsfunctie. Hierbij kan worden gedacht aan een pizzeria die enkel pizza's verkoopt en geen gelegenheid biedt om ter plaatse de pizza te nuttigen. Ook hier geldt dat het horeca-aspect een ondergeschikt deel uitmaakt van het geheel. Hiermee wordt voorkomen dat het probleem van branchevervaging leidt tot het vestigen van winkelfuncties die in de loop van de tijd veranderen in horecafuncties.

Definitie van een afhaalcentrum: 'detailhandelsvestiging met een horeca-exploitatievergunning op grond van de horeca-exploitatieverordening Utrecht'.

### Additionele horeca

Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de functie 'horeca' begrepen, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling waar sprake is van sociaal-culturele, maatschappelijke, en (sportief-) recreatieve doeleinden. Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke.

Bij additionele horeca gaat het erom dat:

- de uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daarbij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en partijen;

- de gelegenheid ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie en de hoofdfunctie moet ondersteunen. Ondersteunend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake moet zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie absoluut als maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in vierkante meters worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting;
- de horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk los van de hoofdfunctie. Wanneer sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie, is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten die vallen onder de horecacategorieën.

### Detailhandel met horeca

In de detailhandel is een groeiende behoefte aan *ondersteunende horeca*. Hierbij moet worden gedacht aan een winkel waar een klein deel van het vloeroppervlak gebruikt wordt voor het nuttigen van ter plaatse bereide en verkochte etenswaren. Dergelijke ondersteunende horeca kan buitenplans worden geregeld middels de zogeheten 'Kruimelgevallenregeling'. Randvoorwaarden hierbij zijn:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- voor winkels tot 1.000 m<sup>2</sup> bvo geldt in principe een maximale ratio tussen horeca en publiekstoegankelijke winkelvloeroppervlak van 30:70 en er moet een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden; het gaat primair om het proeven van producten die in de winkel worden verkocht;
- voor winkels boven de 1.000 m<sup>2</sup> bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan tot maximaal 20% van het bebouwd oppervlak; dit geldt ook voor de non-food, zoals kledingwinkels, boekwinkels, schoenzaken et cetera;
- de vestiging moet zich houden aan de algemene gehanteerde winkeltijden.

Daar waar sprake is van een bestaande, vergunde *ondersteunende horeca*, zal dit in de regels en op de verbeelding worden vastgelegd.

### Coffeeshops

Coffeeshops worden gereguleerd middels de Algemene Politieverordening (APV). In de Lijst van Horeca-activiteiten vallen coffeeshops in de horecacategorie D. In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid.

### Lijst van Horeca-activiteiten

Voor de toepassing van deze Lijst van Horeca-activiteiten wordt onder een horecabedrijf begrepen:  
een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, en/of;
- bedrijfsmatig zaal accommodatie wordt geëxploiteerd.

Categorie:	Inrichting:	Activiteiten:
A1	discotheek bardancing	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van drank en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van (alcoholhoudende) drank ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren.  Het accent ligt op het <u>ten gehore brengen van muziek</u> en het <u>gelegenheid geven tot dansen</u> .
A2	zaalverhuur	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van (alcoholhoudende) drank en etenswaren.

<b>B</b>	<b>café bar brasserie</b>	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (alcoholhoudende) drank voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden.  Het accent ligt op de <u>verstrekking van drank</u> .
<b>C</b>	<b>cafeteria snackbar grill-room fastfoodrestaurant automatiek snelbuffet</b>	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije drank.  Het accent ligt op de <u>verstrekking van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide, kleine etenswaren</u> .
<b>D1</b>	<b>restaurant bistro crêperie</b>	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholhoudende en alcoholvrije drank. Geen dansen na restauranttijden.  Het accent ligt op de <u>verstrekking van etenswaren voor consumptie ter plaatse</u> .
<b>D2</b>	<b>lunchroom ijssalon koffiebar koffie-/theehuis</b>	Een horecabedrijf waarbij de bedrijfsactiviteiten zijn gericht op het al dan niet voor gebruik ter plaatse verstrekken van al dan niet in dezelfde onderneming bereide of bewerkte etenswaren en drank, en waarbij de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit past binnen een overwegend winkelgebied (centrumgebied) en geheel of overwegend is gebonden aan c.q. ondersteunend is voor de (winkel)functie van dat gebied, daarbij lettend op de aard en de ligging van de andere gebruiksvormen in en het karakter van het gebied.  Daghoreca is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.





**Uitgave** Gemeente Utrecht  
**Bezoekadres** Stadskantoor, Stadsplateau 1  
**Postadres** Postbus 8406, 3505 RK Utrecht  
**Telefoon** 030 - 286 00 00  
**Mail** [gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl](mailto:gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl)



### **link naar RoPubliceer**

In dit programma is bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk in een beveiligde omgeving digitaal raadpleegbaar.

Link naar RO-Publiceer:

<http://0344.ropubliceer.nl/?phID=5586FA9E-E354-4911-943B-450198524F29&key=119196024209154141082123196170035106073099154060104156169188050248122080090249193230196074178063251039129215187093053152066200107129044017099245>

- klik links op 'alle bijbehorende documenten tonen'
- rechts zijn dan de pdf-documenten aan te klikken

# Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Oktober 2016

# Inhoud vaststellingsrapport

<b>1</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>3</b>
1.	BESTEMMINGSPLAN KANAALWEG 59, TRANSWIJK .....	3
2.	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT .....	3
3.	DE VASTSTELLINGSPROCEDURE .....	3
1.3.1	<i>Termijn voor het indienen van zienswijzen .....</i>	<i>3</i>
1.3.2	<i>Zienswijzen over het bestemmingsplan, het besluit hogere waarden Wet geluidhinder en de omgevingsvergunning .....</i>	<i>3</i>
1.3.3	<i>Wijze van beoordeling van zienswijzen .....</i>	<i>4</i>
1.3.4	<i>Procedure voor de vaststelling .....</i>	<i>4</i>
1.3.5	<i>Belangrijkste wettelijke bepalingen .....</i>	<i>4</i>
<b>2</b>	<b>SAMENVATTING .....</b>	<b>5</b>
1.	PROCEDUREEL .....	5
2.	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN .....	5
3.	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP .....	5
2.3.1	<i>Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen .....</i>	<i>5</i>
2.3.2	<i>Ambtshalve wijziging van de juridische regeling .....</i>	<i>6</i>
2.3.3	<i>Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen .....</i>	<i>8</i>
2.3.4	<i>Ambtshalve wijziging van de onderbouwing .....</i>	<i>11</i>
<b>3</b>	<b>BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN .....</b>	<b>12</b>
	ZIENSWIJZE 1 T/M 46, 47 T/M 81, 83 T/M 97, 98, 99 T/M 101, 103 T/M/116, 118 T/M 218, 221 T/M 225, 228 T/M 399 .....	12
	ZIENSWIJZE 46 .....	16
	ZIENSWIJZE 82 .....	18
	ZIENSWIJZE 98 .....	22
	ZIENSWIJZE 102 .....	26
	ZIENSWIJZE 117 .....	29
	ZIENSWIJZE 219 (ENECO) .....	34
	ZIENSWIJZE 220 (FIETSERBOND) .....	36
	ZIENSWIJZE 226 EN 227 .....	38
	ZIENSWIJZE 363 .....	39
<b>4</b>	<b>BIJLAGE: ANONIEME ZIENSWIJZEN .....</b>	<b>41</b>

# 1 Inleiding

## 1. Bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Het bestemmingsplan Kanaalweg 59, omvat een gebied aan het Merwedekanaal direct ten zuiden van Hulpwarmtecentrale van Eneco en ten noorden van de kantoren aan de Koningin Wilhelminalaan. Het doel van het bestemmingsplan is om de realisering van 167 woningen rondom een nieuw uit te graven binnenhaven planologisch juridisch mogelijk te maken. Daarnaast zal er een horecavoorziening aan de haven gerealiseerd worden.

## 2. De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve zijn gemaakt, zijn in paragraaf 23 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan geen beroep ingesteld worden.

In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderdeel van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

Bijlage 1, achterin dit document, bevat de lijst met indieners. In bijlage 2 (apart document) zijn kopieën van alle zienswijzen opgenomen.

## 3. De vaststellingsprocedure

### 1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 19 juni 2015 tot en met donderdag 30 juli 2015 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp ingediend worden bij de gemeenteraad.

### 1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan, het besluit hogere waarden Wet geluidhinder en de omgevingsvergunning

Er zijn 399 zienswijzen ingediend.

Zienswijze 400 is buiten de termijn ontvangen (zie ook de paragrafen 1.3.1 en 1.3.5).

Sommige van de zienswijzen richten zich geheel of gedeeltelijk tegen het Hogere waarde besluit. Vanwege de samenhang en de gecoördineerd behandeling van het ontwerp besluit hogere waarde zal hierop tevens in dit vaststellingsrapport worden ingegaan. De beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot geluid kunnen dan ook tevens beschouwd worden als de beantwoording van de zienswijze op de hogere waarde procedure.

Hetzelfde geldt voor de zienswijzen indien en voor zover deze zijn gericht tegen de mee gecoördineerde omgevingsvergunning.

### 1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt zo mogelijk wel in bijlage 2 opgenomen, zodat iedereen, dus ook de gemeenteraad, wel kennis kan nemen van de zienswijze.

### 1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

De gemeenteraad stelt de indieners van zienswijzen in de gelegenheid om hun zienswijze tijdens een raadsinformatieavond toe te lichten. Op zo'n avond kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn. Als er geen zienswijzen zijn ingediend en de gemeenteraad consultatie niet nodig vindt, wordt het bestemmingsplan niet geagendeerd op een raadsinformatieavond.

Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

### 1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

## 2 Samenvatting

### 1. Procedureel

Zienswijze 400 is buiten de termijn ontvangen (zie ook de paragrafen **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** en **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** ). De indiener is in de gelegenheid gesteld om de termijnoverschrijding toe te lichten, maar heeft daarvoor geen verschoonbare redenen aangegeven. Deze zienswijze blijft daarom buiten behandeling. Alle andere zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

### 2. Inhoud van de zienswijzen

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn in totaal 400 zienswijzen ingediend, waarvan het merendeel (391) door (leden van) de roeiverenigingen ORCA, Viking en Triton. Zij vrezen, onder meer, dat het Merwedekanaal door de ontwikkelingen aan de westkant in de stad in bredere zin maar ook door dit specifieke bestemmingsplan minder geschikt wordt voor het beoefenen van de roeisport en het trainen daarvoor. Zij vrezen dat de drukte op het water toeneemt en er door de ontwikkelingen allerlei obstakels in het kanaal komen die belemmerend werken voor het uitoefenen van hun sport.

Daarnaast zijn er nog zienswijzen ingekomen van enkele bewoners van appartementen en de woonboten aan de overzijde van het kanaal. Zij vrezen, onder meer, een vermindering van hun woon- en leefgenot door aantasting van het uitzicht, de verkeersaantrekkende werking van het plan en de daar mee gepaard gaande geluidsoverlast. Ook vrezen zij overlast door de horeca.

Tenslotte zijn er nog zienswijzen ingediend door ENECO en de fietsersbond. ENECO vreest dat de woonbebouwing een belemmering op levert voor de ongestoorde bedrijfsvoering van de Hulp Warmte Centrale die grenst aan het plangebied. De Fietsersbond maakt zich, onder meer zorgen over knelpunten in de hoofdfietsroute door een te smalle brug en over de sociale veiligheid langs de hoofdfietsroute.

De zienswijzen van de roeiverenigingen zijn grotendeels identiek. Hetzelfde geldt voor de zienswijzen van bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal. De zienswijzen zijn in hoofdzaak gericht tegen het bestemmingsplan, maar enkele gingen tevens over het ontwerp besluit hogere waarden. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen in de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er nog enkele ambtelijke aanpassingen doorgevoerd. De zienswijzen zijn samengevat en van uitgebreid en gemotiveerd commentaar voorzien in hoofdstuk 3 van dit vaststellingsrapport.

### 3. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.

Vervolgens worden de wijzigingen in de onderbouwing, de toelichting en de bijlagen daarbij, weergegeven.

#### 2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

Om er voor te zorgen dat alleen aanlegvoorzieningen mogelijk worden gemaakt in het haventje en om te voorkomen dat er allerlei plezierbootjes gaan afmeren bij het haventje, waardoor het plezier vaarverkeer op het Merwedekanaal ten koste zou gaan van de belangen van de sportroeiers op het

kanaal, is het wenselijk om de haven uitsluitend te laten gebruiken door direct omwonenden. Hiertoe wordt de gebruiksregeling bij de bestemming water uitgebreid met een nieuw lid.

### 2.3.1.1 Aanpassing artikel 6 Water

In artikel 6 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

#### *Artikel 6 Water*

##### *6.1 Bestemmingsomschrijving*

*De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:*

- a. waterlopen met bijbehorende taluds en oevers;*
- b. waterhuishouding;*
- c. waterbeheer en waterberging;*
- d. kruisingen met wegverkeer;*
- e. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, kunstwerken en kademuren, beschoeiingen,*
- f. ter plaatse van de aanduiding 'aanlegsteiger' voor steigers en aanlegvoorzieningen.*

##### *6.2 Bouwregels*

- g. binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;*
- h. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 meter bedragen.*

##### *6.3 Specifieke gebruiksregels*

- a. Het is verboden de in deze bestemming begrepen gronden te gebruiken of te laten gebruiken als ligplaats voor woonschepen.
- b. De steigers en aanlegvoorzieningen in de haven mogen uitsluitend gebruikt worden voor het aanmeren van vaartuigen die eigendom zijn van bewoners van de rondom de haven gelegen woningen.

### 2.3.1.2 Aanpassing op de verbeelding

- Op de verbeelding wordt een aanduiding 'aanlegsteiger' in de haven aangebracht.

### 2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

#### 2.3.2.1 Aanpassing artikel 10 Algemene aanduidingsregels.

In artikel 10, lid 1, wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

##### *10.1 Geluidszone industrie*

- a. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.*
- b. binnen deze aanduiding mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van geluidgevoelige bestemmingen indien en voor zover akoestische maatregelen zijn getroffen overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de maatregelen die blijkens het Akoestisch onderzoek Bijlage 1 Geluid Industrielawaai en wegverkeer, alsmede het daarop gebaseerde Bijlage 2 Ontwerp besluit Hogere waarde Kanaalweg 59 zijn vermeld;*
- c. het bepaalde in lid b dient bij het indienen van een aanvraag om omgevingsvergunning te worden aangetoond door middel van een schriftelijke rapportage aan het college van burgemeester en wethouders;*

*d. handelen in strijd met het bepaalde onder b en onder c wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.*

### **2.3.2.3. Aanpassing artikel 11 Algemene bouwregels.**

Naar aanleiding van recente jurisprudentie en de regeling die door uw raad is vastgesteld omtrent woningsplitsing is de Algemene bouwregel geactualiseerd. In artikel 11 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

#### Artikel 11 Algemene bouwregels

##### 11.1 Overschrijden bouwgrens

- a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoep treden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

##### 11.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

- a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
- b. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

##### 11.3 Woningvorming en omzetting

- a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
  1. het woon- en leefmilieu;
  2. de privacy van omwonenden;
  3. het verkeer en de parkeersituatie;
  4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

### **2.3.2.4 Aanpassing artikel 12 Algemene gebruiksregels.**

Naar aanleiding van de regeling die door uw raad is vastgesteld omtrent woningsplitsing is de Algemene gebruiksregel geactualiseerd. In artikel 11 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

## Artikel 12 Algemene gebruiksregels

### 12.1 Strijdig gebruik

- a. Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:
  - b. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
  - c. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
  - d. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
  - e. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
  - f. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
  - g. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
  - h. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringe hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

### 12.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

- a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
  1. het woon- en leefmilieu;
  2. de privacy van omwonenden;
  3. het verkeer en de parkeersituatie;
  4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

#### 2.3.2.5 Ambtshalve aanpassing op de verbeelding

Ten behoeve van een goede inpassing van het bouwplan zijn de begrenzingen van enkele bouwblokken enigszins aangepast. Voor het nog te ontwikkelen zuidelijke bouwblok geeft dit iets meer flexibiliteit om tot een goed ontwerp te kunnen komen. Het betreft ondergeschikte aanpassingen die geen wezenlijke invloed hebben op het stedenbouwkundig plan.

### 2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

#### 2.3.3.1 Aanpassing paragraaf 2.4.2 Visie Merwedekanaalzone van de toelichting

In paragraaf 2.4.2, wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

*In augustus 2005 heeft de Utrechtse gemeenteraad de visie Merwedekanaalzone vastgesteld. In de Merwedekanaalzone bevinden zich veel bedrijven, hetgeen het gevolg is van de oorspronkelijke ligging van de zone aan de rand van de stad. Met de bouw van wijken als Oog in Al, Transwijk en Kanaleneiland is de Merwedekanaalzone meer in de stad komen te liggen en met de komst van Leidsche Rijn zelfs centraal in de stad. Ten tijde van vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien zijn ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar verbindingszone tussen wijken en buurten. Om initiatieven, die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste transformatie, te kunnen toetsen is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld, die een ruimtelijk functioneel kader moet vormen.*

*De Merwedezone kan voor Utrecht voorzien in de opgave gesteld intensiveren, combineren en transformeren. Daarbij zijn devolgende uitgangspunten van belang:*

- *Het opwaarderen van de Merwedekanaalzone;*
- *Opheffen barrièrewerking door het verbeteren van oost–west verbindingen;*
- *Mogelijkheden benutten om een gedifferentieerd stuk stad te ontwikkelen met goede ruimtelijke relaties naar de omliggende gebieden;*
- *Het combineren van wonen en werken;*
- *Het waar mogelijk toevoegen van kleinschalige bedrijvigheid;*
- *Toevoegen van woningbouw (koopwoningen);*
- *Optimalisering woningvoorraad in kwalitatief en kwantitatief opzicht;*
- *Handhaven (formeel toegestane) woonboten en andere objecten, conform beleid havenatlas;*
- *Stimuleren van (waterrecreatief) toerisme; met uitzondering van het gedeelte tussen Muntbrug en Noordersluis gelet op de betekenis voor het roeien;*
- *Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie;*
- *Stimuleren dat de fietsroute over de gehele lengte van het roeigedeelte dicht langs de kant blijft liggen.*
- *De Leidseweg, de Kanaalweg en Van Zijstweg–Dr. M.A. Van Tellegenlaan zijn onderdeel van het Sternet hoofdfietsroute en dienen als zodanig worden ingericht;*
- *Verbeteren van de relatie tussen groen en water en bebouwing langs het kanaal;*
- *Realiseren van een verbinding tussen park Transwijk, het kanaal en Rivierenwijk;*
- *Realiseren van een ecologische verbinding langs het kanaal;*
- *Verbeteren van de openbare ruimte langs het kanaal;*
- *Verbeteren van de sociale veiligheid;*
- *Streven naar dubbelgebruik van parkeren;*
- *Bij toevoegen van nieuwe functies uitgaan van de (nieuwe) HOV–lijnen die de zone passeren;*
- *Bij nieuwbouw dient uitgegaan te worden van de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van duurzaam bouwen;*
- *Bij concrete herontwikkeling van locaties dient te worden getoetst aan gemeentelijke uitgangspunten op gebied van lucht, geluid, externe veiligheid, LPG–beleid ten aanzien van de vulpunten in het gebied.*

#### Betekenis voor het plangebied

*In de Visie Merwedekanaalzone behoort het plangebied tot deelgebied 4 'stedelijk wonen'. Hiervoor is aangegeven dat de zone langs het Merwedekanaal zal transformeren. Het deelgebied 4 zal gaan transformeren tot stedelijk woongebied. Het gebied heeft vele potenties die momenteel niet tot uitdrukking komen in het gebied. De potenties komen voort uit de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij de aanwezige potenties. De stedelijkheid zal tot uiting moeten komen in dichtheid van de bebouwing, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en de functiemenging langs het kanaal. In hoofdlijnen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:*

1. *Ruimtelijke en functionele invulling: De hoofdfunctie is wonen, eventueel in combinatie met kantoren (maximaal 1.500m<sup>2</sup>), bedrijvigheid, dienstverlening, voorzieningen. Gecombineerde vormen van woningbouw en bedrijvigheid behoren tot de mogelijkheden;*
2. *Bouwhoogte: De bouwhoogte bedraagt 6 tot 8 bouwlagen;*
3. *Bebouwingswanden: Aan de zijde van het Merwedekanaal geen bebouwing in één rooilijn, maar meer losse bebouwingselementen. Langs de overige zijden, langs de doorgaande wegen, begeleidende bebouwing;*
4. *Doorsnijdingen: De maaswijdte in het gebied dient verkleind te worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost–west richting en minimaal twee in noord–zuid richting;*
5. *Parkeren: vindt plaats op eigen terrein;*

## 6. Openbare ruimte;

Herstel van het karakteristieke profiel langs de Kanaalweg. Dit profiel is als volgt opgebouwd: kanaal-kanaaldijk-water (wetering, sloot)-voorterrein. Oriëntatie van de bebouwing op het kanaal.

### 2.3.3.2 Aanpassing paragraaf 2.4.9 'Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar' van de toelichting

*De gemeente wil van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. De introductie van een tramnetwerk in de stad vormt hiervan de motor. Ondanks een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobiliteit te halveren. In de openbare ruimte wil de gemeente een kwaliteitssprong realiseren.*

*Het Ambitiedocument bevat de mobiliteitsambities van Utrecht en geeft richting aan het mobiliteits- en verkeersbeleid van de gemeente tot 2030. Voor het autoverkeer past het Ambitiedocument de volgende principes toe:*

- *doorgaand autoverkeer hoort thuis op de Ring (de ringstructuur van Utrecht, A2, A12, A27);*
- *wijkgebonden autoverkeer mag rijden in de stad;*
- *in het centrumgebied hoort alleen centrumgebonden autoverkeer.*

*Het ambitiedocument zet in op het terugbrengen van de overlast van het busverkeer in de stad en het verbeteren van de leesbaarheid van het openbaar vervoer voor bezoekers. Ruimte voor groei van het aantal bussen rond de OV-terminal ontbreekt. Daarom is gekozen voor het vergaand bundelen en concentreren van OV-stromen in de stad en waar mogelijk het vertrammen van verbindende OV-corridors.*

*Het Ambitiedocument wordt verder uitgewerkt in onder andere het Mobiliteitskader. Hierin worden de concrete maatregelen voor de infrastructuurnetwerken van de fiets, openbaar vervoer en autoverkeer nader uitgewerkt. Dit Mobiliteitskader zal te zijner tijd het GVVP vervangen. Een van de onderdelen van Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar vormt het Actieplan Utrecht fietst. Dit actieplan beoogt van Utrecht wereldfietsstad te maken door het fietsgebruik te stimuleren door fietsen gemakkelijker, veiliger en leuker te maken: met comfortabele en snelle fietsroutes, vaker groen bij verkeerslichten, handige en goed bereikbare stallingen, veilige omleidingen en slimme c.q. innovatieve oplossingen.*

#### Betekenis voor het plangebied

*De Kanaalweg zal verkeersluw worden gemaakt en zich verder ontwikkelen tot langzaam verkeersroute en hoofdroute voor het fietsverkeer in noord – zuid richting door de stad.*

### 2.3.3.3 Aanpassing paragraaf 5.3.5 Industrielawaai

De tekst onder Laagfrequent geluid komt als volgt te luiden:

#### Laagfrequent geluid

Uit het onderzoek naar de actuele situatie bleek dat de geluidsproductie van de centrale voor een groot deel uit laagfrequent geluid (lager dan 125 Hz) bestaat. Bij de bepaling van de geluidwering van de gevels is voorgeschreven dat frequenties lager dan de 125 Hz octaafband niet worden meegenomen. Het geluid van de HWC zit echter voor de belangrijkste bronnen bijna uitsluitend in 63 Hz-octaafband. Bekend is dat de geluidwering voor deze lage frequenties doorgaans gering is. Aangezien deze lage frequenties tot ernstige geluidshinder kunnen leiden, is hier nader onderzoek naar gedaan.

Een manier om de beleving van dit geluid te beoordelen is door het berekende binnenniveau in de woningen te vergelijken met de zogenoemde 'Vercammen-curve'. Deze curve geeft voor de laagfrequente tertsbanden aan vanaf welk geluidsniveau ernstige geluidshinder kan worden verwacht. In enkele recente beroepsprocedures voor de Raad van State is het gebruik van deze

curve als bruikbaar toetsinstrument geaccepteerd als een manier om ernstige geluidhinder in substantiële mate te voorkomen.

Uit het onderzoek blijkt dat het geluid van de HWC vooral in de 50 Hz-tertsband ligt en dat daar de Vercammencurve (A-curve) aanzienlijk wordt overschreden. In slaapkamers met 7 à 11 dB; in woonkamers met 10 à 14 dB. Het is niet mogelijk om met betere geluidisolatie deze overschrijdingen te voorkomen. Het huidige functioneren van de Warmtecentrale is daarom minder passend met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensierrein) voorstaat.

Daarom is het college met de ENECO in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de ENECO en het college inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. De gemeente heeft aangegeven een bijdrage te willen leveren aan de daarvoor noodzakelijke investeringen voor zover die in redelijkheid niet geheel voor rekening van ENECO dienen te komen. Een en ander wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Nu in de huidige situatie de geluidshinder slechts tijdens een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreedt terwijl binnen afzienbare termijn de HWC een andere rol in het warmtenetwerk zal krijgen, waardoor hinder door laagfrequent geluid geheel tot het verleden zal behoren, achten wij het in het kader van een goede ruimtelijke ordening verantwoord nu dit bestemmingsplan vast te stellen.

#### **2.3.3.4 Aanpassing het onderzoek in bijlage 1**

Het Akoestisch onderzoek Industrielawaai en wegverkeer is geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen.

#### **2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing**

##### **2.3.4.1 Aanpassing paragraaf 7.4 van de toelichting**

Naar aanleiding van de aanpassing van artikel 11 is ook de bijbehorende artikelsgewijze toelichting in hoofdstuk 7 van de toelichting aangepast. In paragraaf 7.4 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

*Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.*

*Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o."*

*Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).*

*Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.*

*Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.*

### 3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1 t/m 46, 47 t/m 81, 83 t/m 97, 98, 99 t/m 101, 103  
t/m/116, 118 t/m 218, 221 t/m 225, 228 t/m 399

#### 1 onvoldoende rekening gehouden met belangen van de roeiverenigingen

De besturen en een groot aantal van de leden van de Roeiverenigingen U.S.R. Triton en A.U.S.R. Orca hebben een gelijklopende zienswijze ingediend waarin wordt gesteld dat de gemeente in de planvorming rond het bestemmingsplan onvoldoende rekening heeft gehouden met de belangen van de roeiverenigingen.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie".

Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

#### *Reactie:*

*Het is juist dat het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie" als één van de beleidsuitgangspunten in de Visie Merwedekanaalzone aan bod komt. Ten onrechte is hier in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan geen -of onvoldoende- aandacht aan besteed. Hetzelfde geldt voor het sportbeleid.*

*Dit zal in de toelichting aangevuld worden bij de vaststelling van het plan (zie het hoofdstuk wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen).*

*Voor wat betreft de algehele waterveiligheid wordt verwezen naar hetgeen daarover in de beantwoording van de volgende punten geschreven wordt.*

## 2. Aanleg recreatiehaven voor sloepen

Indiener heeft bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- a. de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- b. de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- c. de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- d. de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- e. de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte
- f. bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Indiener licht deze punten als volgt toe:

### a. De onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal

Indiener wijst erop dat roeiers een lange remweg hebben en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Indiener spreekt zijn zorgen uit over de wijze waarop sloepeigenaren met de regels en de veiligheid van roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, maar hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen volgens indiener, wegens het ontbreken van voldoende kennis van en inzicht in het roeien, niet.

Indiener voorziet een groot aantal ongelukken, met alleen materiële schade, maar in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiers zijn naar het oordeel van indiener ten opzichte van de sloepen die van steviger materiaal gemaakt zijn, extra kwetsbaar omdat hun (wedstrijd)materiaal is gemaakt van licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Indiener voorziet dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Naar het oordeel van indiener is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Volgens indiener is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

### Reactie:

*De ontwikkeling van het project voorziet in de bouw van circa 167 woningen. Hiermee wordt bijgedragen aan de vraag naar binnenstedelijke woningbouw in de stad en in de regio. Voor wat betreft de toevoeging van een binnenhaven aan het plangebied zijn wij van mening dat deze een extra kwaliteit aan het woonmilieu maar ook aan het toekomstige openbare verblijfsgebied langs de kanaalzone geeft.*

*Het Merwedekanaal is open vaarwater. Dit betekent dat het niet alleen voor de roeiers van de roeiverenigingen, maar ook voor andere gebruikers toegankelijk is. Op stedelijk niveau is in het kader van de ontwikkeling van het Stationsgebied gekozen voor het doortrekken van de Leidsche Rijn en het terugbrengen van het water in de Catharijnesingel. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke route voor het pleziervaarverkeer door de stad. Het - overigens al jaren bestaande -(mede-)gebruik*

*van het kanaal, bijvoorbeeld door de pleziervaart, is naar onze mening niet onverenigbaar met de wens van de roeiverenigingen om het kanaal als trainingswater te gebruiken. Het betekent echter wel dat, gelet op het feit dat de roeiverenigingen het vaarwater met anderen moeten delen, de verschillende gebruikers op een goede manier rekening met elkaar moeten houden.*

*Het project Wilhelminawerf aan de Kanaalweg met de bijbehorende binnenhaven en aansluiting op het Merwedekanaal zal, vanwege de kleinschaligheid van de haven naar onze mening geen noemenswaardige verandering in de bestaande situatie brengen. Bij de uitvoering van de havenuitgang worden bovendien fysieke maatregelen getroffen om conflicten tussen uitvarende boten en passerende boten te voorkomen. In de beantwoording onder punt b wordt daar nader op ingegaan. Het oordeel van Indiener dat de komst van de binnenhaven en de aansluiting op het Merwedekanaal tot een gevaarlijke situatie zullen leiden, delen wij dan ook niet.*

*Dat de verschillende beoogde ruimtelijke ontwikkelingen langs het Merwedekanaal in de komende jaren zijn weerslag zullen hebben op het gebruik van het Merwedekanaal is weliswaar evident, echter het besluit om de Leidsche Rijn door te trekken en water in de Catharijnesingel terug te brengen is waarschijnlijk van grotere invloed op het toekomstige gebruik van het Merwedekanaal. Om de beoogde ontwikkelingen en de mogelijke effecten ervan op het gebruik van het Merwedekanaal (juist ook als trainingslocatie voor de (wedstrijd)roeiers) goed in beeld te brengen wordt er in samenspraak tussen gemeente en de roeiverenigingen momenteel gewerkt aan een notitie roeibelangen. Deze notitie is er op gericht om een goed evenwicht te vinden tussen enerzijds het belang van de roeiverenigingen bij het gebruik van het Merwedekanaal als trainingswater, anderzijds de behoefte van de stad om de Merwedekanaalzone te transformeren naar een hoogwaardig stedelijk woonmilieu met een relatie met het water.*

#### b. Plaats van de aansluiting

Indiener is van mening dat de plaats van de aansluiting van de haven tot gevaarlijke situaties leidt en de kans op aanvaringen vergroot.

Roeiers moeten rechts houden. Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Bovendien volgt direct na deze bocht de Balijebrug waar de zuidwaarts roeiende roeiers de vanuit tegengestelde richting komende roeiers voorrang moeten verlenen. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel volgens indiener ten onrechte vanuit dat de roeiers vóór de aansluiting al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

#### *Reactie:*

*De aansluiting van de beoogde binnenhaven op het Merwedekanaal is onderwerp van diverse overleggen geweest tussen de ontwikkelaar, de gemeente, RWS (eigenaar van het Merwedekanaal) en de vertegenwoordiger(s) van de roeiverenigingen, mede aan de hand van de visie aansluiting*

*Wilhelminahaven op Merwedekanaal van Vollmer & Partners van 9 december 2014 (in opdracht van Kondor Wessels projecten). Alle partijen, inclusief de vertegenwoordiger(s) van de roeiverenigingen, hebben aangegeven akkoord te kunnen gaan met de voorgestelde oplossing (Zie bijlage 1 Verslag overleg).*

#### c/d. Horeca en toename recreatievaart

Indiener maakt zich zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Indiener wijst erop dat de constructie om de haven in- en uit te varen niet eenvoudig is en dat zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn moeite zullen hebben met het in- en uit de haven varen. Dit kan tot mogelijke onverwachte manoeuvres leiden die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Daarnaast wijst indiener op het gevaar dat schippers in de horecavoorziening alcohol nuttigen en een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### *Reactie:*

*De horeca is geen specifieke bestemming voor vaarverkeer. De maatregelen om het in- en uitvaren veilig te laten verlopen worden getroffen voor zowel de gebruikers van de vaste ligplaatsen als voor de toevallige passanten / bezoekers van de horeca. Dat de vestiging van horeca nabij de haven - door alcoholgebruik van de schippers- tot gevaarlijke situatie leidt achten wij niet waarschijnlijk en is door indiener niet nader onderbouwd.*

*De te vestigen horeca biedt meer mogelijkheden dan alleen de consumptie van alcohol. Daarnaast mogen wij ervan uitgaan en erop vertrouwen dat schippers hun verantwoordelijkheid nemen en zich ervan bewust zijn dat het nuttigen van alcohol en het besturen van een vaartuig niet samengaan. Het is strafbaar om een vaartuig onder invloed van alcohol te besturen. De handhaving daarvan ligt bij de waterpolitie.*

#### **Conclusie**

Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.3 is aangegeven.

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting zal aandacht worden besteed aan het specifieke gemeentelijk beleid ten aanzien van de roeibelangen. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de verbeelding of de regels.

## Zienswijze 46

### 1. Samenhang tussen de plannen HOV, Defensierrein en Kanaalweg 59

De zienswijze richt zich op de samenhang van de plannen omtrent een HOV-baan op het tracé Van Zijstweg – Overste Den Oudenlaan – Koningin Wilhelminalaan met de plannen voor Kanaalweg 59, Transwijk en het naastgelegen plan voor het Defensierrein. Voor wat betreft het onderhavige plan merkt Indiener op dat de aanvoer van bouw materiaal voor dit plan via de ventweg aan de Overste de Oudenlaan is gepland. In de plannen van de HOV gaat deze 'ingang' echter verdwijnen. De HOV voorziet in een ontsluiting van het plangebied aan op de Koningin Wilhelminalaan, maar de mensen (bedrijven Mitros, bewoners) hebben dan alleen toegang vanaf de richting Balijelaan! Indiener is van mening dat de plannen onvoldoende op elkaar zijn afgestemd.

Indiener ziet graag dat de woningen Overste Den Oudenlaan 52-58 ruimtelijk worden ingepast. Dit moet naar het oordeel van indiener ook kunnen aangezien Mitros het gebied niet gaat ontwikkelen en het pand op de hoek tot hoofdkantoor heeft gerenoveerd.

Indiener wijst op de bomen op het terrein en merkt op dat ook de groene specht, sperwer en broedvogels: naast koolmees en pimpelmees, de zwartkop, grote bonte specht en tjiptjaf er zitten.

Door de HOV voorafgaand aan de ontwikkeling van dit terrein vast te leggen, worden de mogelijkheden tot een prettige ontsluiting zeer beperkt. Terwijl één van de doelstellingen van de gemeente juist is dat deze 'blokkade' in het midden van de stad wordt ontsloten.

In het plan van de HOV staat dat de afslag van de van Zijstweg naar de Kanaalweg wordt afgesloten. De Kanaalweg is echter een doorgaande fietsroute die druk gebruikt wordt door fietsers en voor recreatief verkeer. Die doorgaande route, liefst zonder stoplichten, dient gehandhaafd te worden.

#### *Reactie:*

*De ontsluiting van het plan Kanaalweg 59 gaat via de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan. Op termijn zal er ook een verbinding komen via het nog te ontwikkelen Defensierrein. Om het verkeer voor Kanaalweg 59, de bedrijven en bewoners goed te kunnen faciliteren volstaat een enkelvoudige ontsluiting inderdaad niet en zal er een volledige ontsluiting komen op de Koningin Wilhelminalaan vanuit beide rijrichtingen.*

*De verdere ontsluiting van deelgebied 4 aan de zijde van de Overste den Oudenlaan zal worden uitgewerkt bij de ontwikkeling van het Defensierrein. Dat betreft ook de ontsluiting voor langzaam verkeer, die de huidige barrière zal opheffen.*

*De route voor bouwverkeer voor deze ontwikkeling loopt eveneens via de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan. Voor de bouw van de bouwblokken A en B is de entree van het bouwverkeer aan de parallelweg en hoeft het bouwverkeer niet de Kanaalweg op. Alleen voor de bouw van de 50 woningen van blok D/E en het horecapaviljoen moet er voor een kort traject van de Kanaalweg gebruik gemaakt worden. Bewoners-parkeren is dan al op de definitieve parkeerplaatsen, dus niet via de Kanaalweg.*

*Het al dan niet inpassen van de woningen Overste den Oudenlaan 52 - 58 is een vraagstuk dat in het kader van de ontwikkeling van het Defensierrein zal worden opgelost en geen heeft geen relatie met het nu voorliggende bestemmingsplan en bouwplan.*

*Voor het plangebied is een inventarisatie verricht van de flora en fauna. Het plangebied is in het voorjaar van 2015 ontdaan van nagenoeg alle bomen en overige begroeiing. Voordat het terrein verder bouwrijp gemaakt wordt heeft de ontwikkelaar de plicht om er voor te zorgen dat aanwezige*

*fauna de mogelijkheid krijgt om tijdig uit te wijken. Mocht het bouwrijp maken in het broedseizoen plaatsvinden dan mogen eventueel aanwezige nesten niet worden verstoord.*

*De Kanaalweg is en blijft een hoofdfietsroute en zal voor fietsers niet worden afgesloten. Wel wordt de Kanaalweg verkeerluw/vrij gemaakt voor het overige verkeer.*

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## Zienswijze 82

### 1. Bouwhoogte in relatie tot monumentale schoorstenen HWC

Schoorstenen (en molens etc.) horen volgens indiener uit te steken boven de omgeving, anders wordt hun uitstraling teniet gedaan. Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van blok B met een nokhoogte van circa 40 meter tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

#### *Reactie:*

*Het plan kent een gevarieerde hoogte opbouw, waarbij de hoogte naar het kanaal toe lager is. De basishoogte van het plan is 6 lagen (21 meter) met één accent van 12 lagen (40 meter). De schoorstenen zijn beschermd als gemeentelijk monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen vanaf deze zijde vermindert inderdaad door de nieuwbouw en het hoogteaccent. De schoorstenen blijven wel goed zichtbaar vanuit de andere zijden. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de schoorstenen onvermijdelijk. Het behoud ervan is echter wel gegarandeerd.*

### 2. Luchtkwaliteit

Indiener betwijfelt of de situatie binnen het toepassingsgebied van de gebruikte rekenmethode voor luchtkwaliteit valt en voorziet dat het voor de bovenste woningen, die bijna in de schoorstenen kijken, geen pretje zal zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt zijns inziens niet van een goede ruimtelijke ordening. Indiener heeft ter illustratie een foto bijgevoegd waarop de schoorstenen in werking zijn afgebeeld.

#### *Reactie:*

*De HWC moet voldoen aan de emissie eisen uit wet en regelgeving en daarin genoemde grenswaarden niet overschrijden. De hulpwarmtecentrale heeft een milieuvergunning, aan deze vergunning zijn voorschriften verbonden om door de centrale mogelijk te veroorzaken gevaar, schade of hinder te ondervangen. De ketels moeten zodanig zijn ingericht en worden onderhouden dat over het hele regelbereik een nagenoeg rookloze verbranding wordt verkregen. Juist bij het opstarten kan rookvorming ontstaan. De werkwijze bij het meten van CO-emissies moet voldoen aan de NEN-EN 15058. Dat wil dus zeggen dat er een voorgeschreven rekenmethode moet worden gehanteerd. Gelet hierop is het realiseren van het bouwplan nabij de HWC aanvaardbaar.*

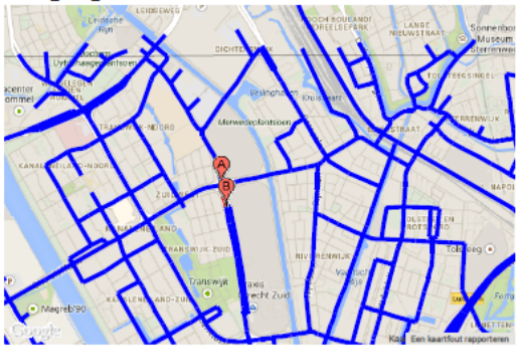

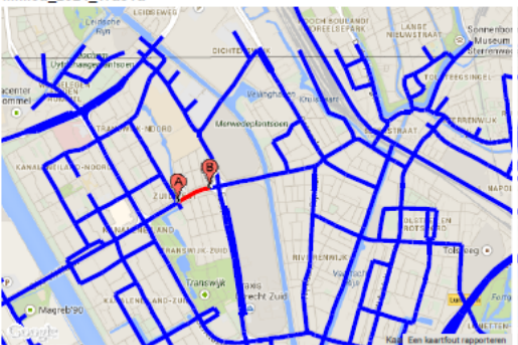

### 3. Geluid - hogere grenswaarde

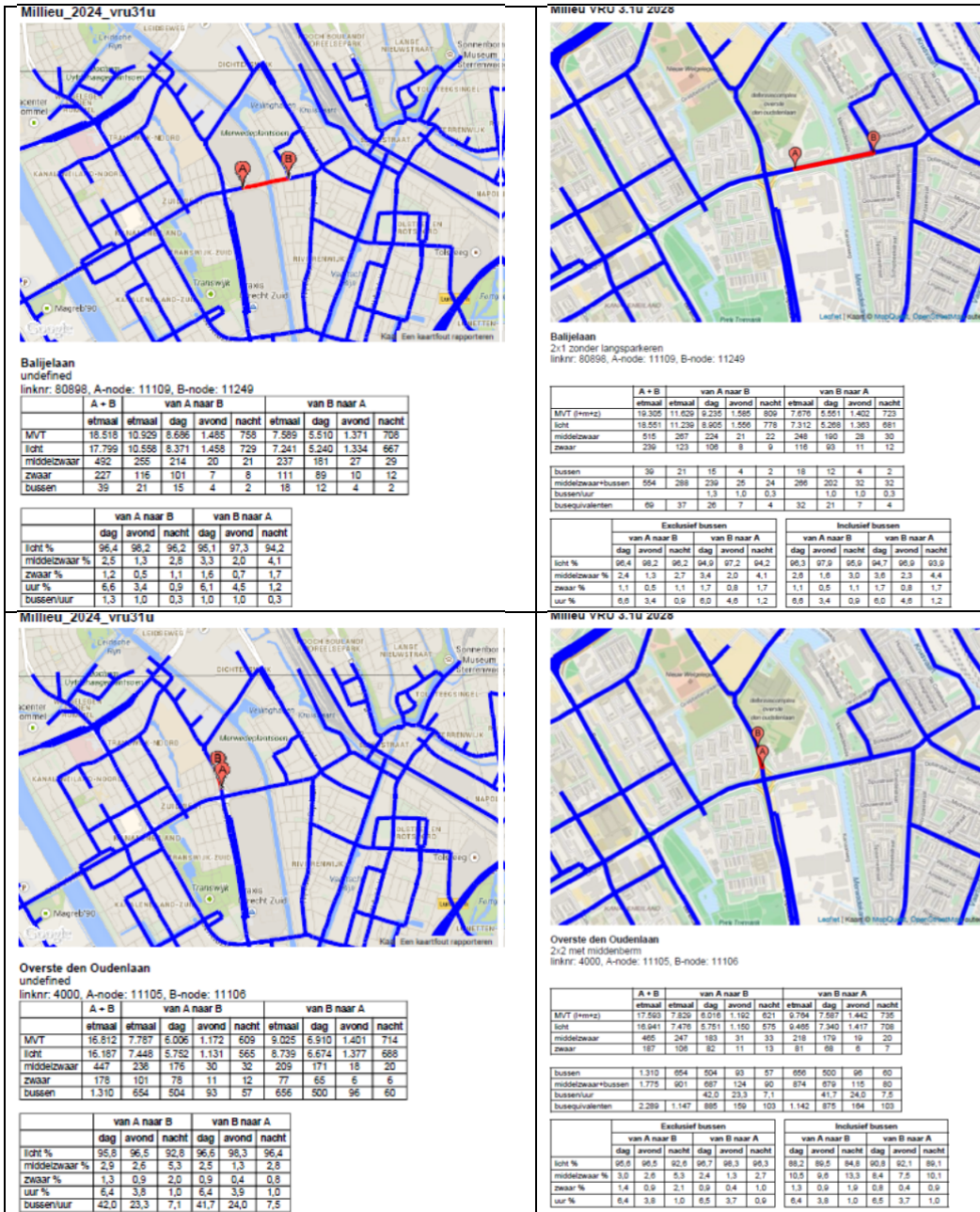
Volgens indiener zijn de hogere waarden waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt niet op berekeningen volgens de gangbare praktijk gebaseerd. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om 10 jaar na realisatie van het plan, dus 2027, als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. Indiener voorspelt dat de verwachte intensiteiten van 2027 waarschijnlijk hoger zijn dan die van 2020. Het effect van de gemeentelijke plannen met het voormalige Defensie terrein moet ook worden meegenomen. Als geen verkeersplan van 2030 beschikbaar is, is extrapolatie vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1 tot 1,50% te overwegen.

#### *Reactie:*

*Het geluidonderzoek "Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht" van Aveco de Bondt, kenmerk RdG/068/12.0948.v06, datum 19 februari 2015 heeft ten grondslag gelegen aan het*

bestemmingsplan en het hogere waarde besluit. In dit onderzoek zijn de verkeersgegevens gebruikt uit het verkeersmodel VRU 3.1u met het peiljaar 2024 als zijnde representatief voor de toekomstige situatie. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het Verkeersmodel Regio Utrecht, VRU 3.1u. In dit computerprogramma worden prognoses voor (toekomstige) verkeersintensiteiten berekend aan de hand van huidige gegevens over bevolkingsamenstelling, bestaande en geplande woon- en werklocaties en resultaten van landelijke onderzoeken over mobiliteit. Dit is een algemeen gebruikte methode voor het prognosticeren van verkeersintensiteiten.

VRU3.1u 2024		VRU3.1u 2028																																																																																																																																																																																																																																																																										
<p><b>Milieu_2024_vru31u</b></p>  <p>europalaan undefind linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">A = B</th> <th colspan="3">van A naar B</th> <th colspan="3">van B naar A</th> </tr> <tr> <th>etmaal</th> <th>etmaal</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> <th>etmaal</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MVT</td> <td>10.394</td> <td>4.458</td> <td>2.956</td> <td>989</td> <td>513</td> <td>5.936</td> <td>4.682</td> <td>825</td> <td>429</td> </tr> <tr> <td>licht</td> <td>9.860</td> <td>4.195</td> <td>2.756</td> <td>959</td> <td>480</td> <td>5.665</td> <td>4.471</td> <td>796</td> <td>398</td> </tr> <tr> <td>middelzwaar</td> <td>393</td> <td>196</td> <td>144</td> <td>25</td> <td>27</td> <td>197</td> <td>150</td> <td>23</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>zwaar</td> <td>141</td> <td>67</td> <td>56</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>74</td> <td>61</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>bussen</td> <td>490</td> <td>235</td> <td>182</td> <td>33</td> <td>20</td> <td>255</td> <td>201</td> <td>33</td> <td>21</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">van A naar B</th> <th colspan="3">van B naar A</th> </tr> <tr> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>licht %</td> <td>93,2</td> <td>97,0</td> <td>93,6</td> <td>96,5</td> <td>96,5</td> <td>92,8</td> </tr> <tr> <td>middelzwaar %</td> <td>4,9</td> <td>2,5</td> <td>5,3</td> <td>3,2</td> <td>2,5</td> <td>5,6</td> </tr> <tr> <td>zwaar %</td> <td>1,9</td> <td>0,5</td> <td>1,2</td> <td>1,3</td> <td>0,7</td> <td>1,6</td> </tr> <tr> <td>uur %</td> <td>5,5</td> <td>5,5</td> <td>1,4</td> <td>6,6</td> <td>3,5</td> <td>0,9</td> </tr> <tr> <td>bussenuur</td> <td>15,2</td> <td>8,3</td> <td>2,5</td> <td>16,8</td> <td>8,3</td> <td>2,6</td> </tr> </tbody> </table>			A = B			van A naar B			van B naar A			etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht	MVT	10.394	4.458	2.956	989	513	5.936	4.682	825	429	licht	9.860	4.195	2.756	959	480	5.665	4.471	796	398	middelzwaar	393	196	144	25	27	197	150	23	24	zwaar	141	67	56	5	6	74	61	6	7	bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21		van A naar B			van B naar A			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	licht %	93,2	97,0	93,6	96,5	96,5	92,8	middelzwaar %	4,9	2,5	5,3	3,2	2,5	5,6	zwaar %	1,9	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6	uur %	5,5	5,5	1,4	6,6	3,5	0,9	bussenuur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6	<p><b>Milieu VRU 3.1u 2028</b></p>  <p>europalaan 2x1 zonder langsparkeren (A-B) 2x2 met middenberm (B-A) linknr: 145440, A-node: 7755, B-node: 146921</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">A = B</th> <th colspan="3">van A naar B</th> <th colspan="3">van B naar A</th> </tr> <tr> <th>etmaal</th> <th>etmaal</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> <th>etmaal</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MVT (H+M+Z)</td> <td>11.056</td> <td>4.970</td> <td>3.471</td> <td>993</td> <td>515</td> <td>6.098</td> <td>4.779</td> <td>850</td> <td>448</td> </tr> <tr> <td>licht</td> <td>10.507</td> <td>4.706</td> <td>3.262</td> <td>962</td> <td>481</td> <td>5.802</td> <td>4.558</td> <td>826</td> <td>415</td> </tr> <tr> <td>middelzwaar</td> <td>411</td> <td>204</td> <td>150</td> <td>26</td> <td>28</td> <td>207</td> <td>157</td> <td>24</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>zwaar</td> <td>147</td> <td>70</td> <td>59</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>77</td> <td>64</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">van A naar B</th> <th colspan="3">van B naar A</th> </tr> <tr> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bussen</td> <td>490</td> <td>235</td> <td>182</td> <td>33</td> <td>20</td> <td>255</td> </tr> <tr> <td>middelzwaar+bussen</td> <td>901</td> <td>439</td> <td>332</td> <td>59</td> <td>48</td> <td>462</td> </tr> <tr> <td>bussenuur</td> <td>15,2</td> <td>8,3</td> <td>2,5</td> <td>16,8</td> <td>8,3</td> <td>2,6</td> </tr> <tr> <td>busequivalenten</td> <td>895</td> <td>414</td> <td>320</td> <td>58</td> <td>36</td> <td>452</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Exclusief bussen</th> <th colspan="3">Inclusief bussen</th> </tr> <tr> <th colspan="3">van A naar B</th> <th colspan="3">van B naar A</th> </tr> <tr> <th rowspan="2"></th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>licht %</td> <td>94,0</td> <td>96,9</td> <td>93,4</td> <td>95,4</td> <td>95,5</td> <td>92,5</td> </tr> <tr> <td>middelzwaar %</td> <td>4,3</td> <td>2,6</td> <td>5,4</td> <td>3,3</td> <td>2,8</td> <td>5,8</td> </tr> <tr> <td>zwaar %</td> <td>1,7</td> <td>0,5</td> <td>1,2</td> <td>1,3</td> <td>0,7</td> <td>1,6</td> </tr> <tr> <td>uur %</td> <td>5,8</td> <td>5,0</td> <td>1,3</td> <td>6,5</td> <td>3,5</td> <td>0,9</td> </tr> </tbody> </table>			A = B			van A naar B			van B naar A			etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht	MVT (H+M+Z)	11.056	4.970	3.471	993	515	6.098	4.779	850	448	licht	10.507	4.706	3.262	962	481	5.802	4.558	826	415	middelzwaar	411	204	150	26	28	207	157	24	26	zwaar	147	70	59	5	6	77	64	6	7		van A naar B			van B naar A			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	bussen	490	235	182	33	20	255	middelzwaar+bussen	901	439	332	59	48	462	bussenuur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6	busequivalenten	895	414	320	58	36	452		Exclusief bussen			Inclusief bussen			van A naar B			van B naar A				dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	licht %	94,0	96,9	93,4	95,4	95,5	92,5	middelzwaar %	4,3	2,6	5,4	3,3	2,8	5,8	zwaar %	1,7	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6	uur %	5,8	5,0	1,3	6,5	3,5	0,9
	A = B			van A naar B			van B naar A																																																																																																																																																																																																																																																																					
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht																																																																																																																																																																																																																																																																			
MVT	10.394	4.458	2.956	989	513	5.936	4.682	825	429																																																																																																																																																																																																																																																																			
licht	9.860	4.195	2.756	959	480	5.665	4.471	796	398																																																																																																																																																																																																																																																																			
middelzwaar	393	196	144	25	27	197	150	23	24																																																																																																																																																																																																																																																																			
zwaar	141	67	56	5	6	74	61	6	7																																																																																																																																																																																																																																																																			
bussen	490	235	182	33	20	255	201	33	21																																																																																																																																																																																																																																																																			
	van A naar B			van B naar A																																																																																																																																																																																																																																																																								
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht																																																																																																																																																																																																																																																																						
licht %	93,2	97,0	93,6	96,5	96,5	92,8																																																																																																																																																																																																																																																																						
middelzwaar %	4,9	2,5	5,3	3,2	2,5	5,6																																																																																																																																																																																																																																																																						
zwaar %	1,9	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6																																																																																																																																																																																																																																																																						
uur %	5,5	5,5	1,4	6,6	3,5	0,9																																																																																																																																																																																																																																																																						
bussenuur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6																																																																																																																																																																																																																																																																						
	A = B			van A naar B			van B naar A																																																																																																																																																																																																																																																																					
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht																																																																																																																																																																																																																																																																			
MVT (H+M+Z)	11.056	4.970	3.471	993	515	6.098	4.779	850	448																																																																																																																																																																																																																																																																			
licht	10.507	4.706	3.262	962	481	5.802	4.558	826	415																																																																																																																																																																																																																																																																			
middelzwaar	411	204	150	26	28	207	157	24	26																																																																																																																																																																																																																																																																			
zwaar	147	70	59	5	6	77	64	6	7																																																																																																																																																																																																																																																																			
	van A naar B			van B naar A																																																																																																																																																																																																																																																																								
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht																																																																																																																																																																																																																																																																						
bussen	490	235	182	33	20	255																																																																																																																																																																																																																																																																						
middelzwaar+bussen	901	439	332	59	48	462																																																																																																																																																																																																																																																																						
bussenuur	15,2	8,3	2,5	16,8	8,3	2,6																																																																																																																																																																																																																																																																						
busequivalenten	895	414	320	58	36	452																																																																																																																																																																																																																																																																						
	Exclusief bussen			Inclusief bussen																																																																																																																																																																																																																																																																								
	van A naar B			van B naar A																																																																																																																																																																																																																																																																								
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht																																																																																																																																																																																																																																																																						
	licht %	94,0	96,9	93,4	95,4	95,5	92,5																																																																																																																																																																																																																																																																					
middelzwaar %	4,3	2,6	5,4	3,3	2,8	5,8																																																																																																																																																																																																																																																																						
zwaar %	1,7	0,5	1,2	1,3	0,7	1,6																																																																																																																																																																																																																																																																						
uur %	5,8	5,0	1,3	6,5	3,5	0,9																																																																																																																																																																																																																																																																						
<p><b>Milieu_2024_vru31u</b></p>  <p>Koningin Wilhelminalaan undefind linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">A = B</th> <th colspan="3">van A naar B</th> <th colspan="3">van B naar A</th> </tr> <tr> <th>etmaal</th> <th>etmaal</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> <th>etmaal</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MVT</td> <td>13.421</td> <td>7.011</td> <td>5.436</td> <td>1.005</td> <td>520</td> <td>6.410</td> <td>4.971</td> <td>950</td> <td>489</td> </tr> <tr> <td>licht</td> <td>12.897</td> <td>6.716</td> <td>5.254</td> <td>976</td> <td>487</td> <td>6.181</td> <td>4.790</td> <td>927</td> <td>464</td> </tr> <tr> <td>middelzwaar</td> <td>359</td> <td>201</td> <td>155</td> <td>22</td> <td>24</td> <td>158</td> <td>125</td> <td>16</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>zwaar</td> <td>165</td> <td>94</td> <td>77</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>71</td> <td>56</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>bussen</td> <td>859</td> <td>420</td> <td>318</td> <td>64</td> <td>38</td> <td>439</td> <td>330</td> <td>67</td> <td>42</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">van A naar B</th> <th colspan="3">van B naar A</th> </tr> <tr> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>licht %</td> <td>95,8</td> <td>97,0</td> <td>93,7</td> <td>96,4</td> <td>97,6</td> <td>94,9</td> </tr> <tr> <td>middelzwaar %</td> <td>2,8</td> <td>2,2</td> <td>4,6</td> <td>2,5</td> <td>1,7</td> <td>3,5</td> </tr> <tr> <td>zwaar %</td> <td>1,4</td> <td>0,8</td> <td>1,7</td> <td>1,1</td> <td>0,7</td> <td>1,6</td> </tr> <tr> <td>uur %</td> <td>6,5</td> <td>3,6</td> <td>0,9</td> <td>6,5</td> <td>3,7</td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td>bussenuur</td> <td>26,5</td> <td>16,0</td> <td>4,8</td> <td>27,5</td> <td>16,8</td> <td>5,3</td> </tr> </tbody> </table>			A = B			van A naar B			van B naar A			etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht	MVT	13.421	7.011	5.436	1.005	520	6.410	4.971	950	489	licht	12.897	6.716	5.254	976	487	6.181	4.790	927	464	middelzwaar	359	201	155	22	24	158	125	16	17	zwaar	165	94	77	8	9	71	56	7	8	bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42		van A naar B			van B naar A			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	licht %	95,8	97,0	93,7	96,4	97,6	94,9	middelzwaar %	2,8	2,2	4,6	2,5	1,7	3,5	zwaar %	1,4	0,8	1,7	1,1	0,7	1,6	uur %	6,5	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0	bussenuur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3	<p><b>Milieu VRU 3.1u 2028</b></p>  <p>Koningin Wilhelminalaan 2x1 zonder langsparkeren linknr: 2922, A-node: 7754, B-node: 7863</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">A = B</th> <th colspan="3">van A naar B</th> <th colspan="3">van B naar A</th> </tr> <tr> <th>etmaal</th> <th>etmaal</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> <th>etmaal</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MVT (H+M+Z)</td> <td>14.241</td> <td>7.568</td> <td>5.600</td> <td>1.065</td> <td>551</td> <td>6.676</td> <td>5.175</td> <td>990</td> <td>510</td> </tr> <tr> <td>licht</td> <td>13.695</td> <td>7.250</td> <td>5.708</td> <td>1.034</td> <td>517</td> <td>6.436</td> <td>4.985</td> <td>967</td> <td>494</td> </tr> <tr> <td>middelzwaar</td> <td>375</td> <td>210</td> <td>162</td> <td>23</td> <td>25</td> <td>165</td> <td>131</td> <td>18</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>zwaar</td> <td>171</td> <td>97</td> <td>80</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>74</td> <td>59</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">van A naar B</th> <th colspan="3">van B naar A</th> </tr> <tr> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bussen</td> <td>859</td> <td>420</td> <td>318</td> <td>64</td> <td>38</td> <td>439</td> </tr> <tr> <td>middelzwaar+bussen</td> <td>1.234</td> <td>630</td> <td>480</td> <td>87</td> <td>63</td> <td>804</td> </tr> <tr> <td>bussenuur</td> <td>26,5</td> <td>16,0</td> <td>4,8</td> <td>27,5</td> <td>16,8</td> <td>5,3</td> </tr> <tr> <td>busequivalenten</td> <td>1.492</td> <td>732</td> <td>555</td> <td>108</td> <td>69</td> <td>780</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Exclusief bussen</th> <th colspan="3">Inclusief bussen</th> </tr> <tr> <th colspan="3">van A naar B</th> <th colspan="3">van B naar A</th> </tr> <tr> <th rowspan="2"></th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> <th>dag</th> <th>avond</th> <th>nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>licht %</td> <td>95,9</td> <td>97,1</td> <td>93,8</td> <td>96,3</td> <td>97,7</td> <td>94,9</td> </tr> <tr> <td>middelzwaar %</td> <td>2,7</td> <td>2,2</td> <td>4,5</td> <td>2,5</td> <td>1,8</td> <td>3,5</td> </tr> <tr> <td>zwaar %</td> <td>1,3</td> <td>0,8</td> <td>1,6</td> <td>1,1</td> <td>0,7</td> <td>1,6</td> </tr> <tr> <td>uur %</td> <td>6,6</td> <td>3,6</td> <td>0,9</td> <td>6,5</td> <td>3,7</td> <td>1,0</td> </tr> </tbody> </table>			A = B			van A naar B			van B naar A			etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht	MVT (H+M+Z)	14.241	7.568	5.600	1.065	551	6.676	5.175	990	510	licht	13.695	7.250	5.708	1.034	517	6.436	4.985	967	494	middelzwaar	375	210	162	23	25	165	131	18	18	zwaar	171	97	80	8	9	74	59	7	8		van A naar B			van B naar A			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	bussen	859	420	318	64	38	439	middelzwaar+bussen	1.234	630	480	87	63	804	bussenuur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3	busequivalenten	1.492	732	555	108	69	780		Exclusief bussen			Inclusief bussen			van A naar B			van B naar A				dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	licht %	95,9	97,1	93,8	96,3	97,7	94,9	middelzwaar %	2,7	2,2	4,5	2,5	1,8	3,5	zwaar %	1,3	0,8	1,6	1,1	0,7	1,6	uur %	6,6	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0
	A = B			van A naar B			van B naar A																																																																																																																																																																																																																																																																					
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht																																																																																																																																																																																																																																																																			
MVT	13.421	7.011	5.436	1.005	520	6.410	4.971	950	489																																																																																																																																																																																																																																																																			
licht	12.897	6.716	5.254	976	487	6.181	4.790	927	464																																																																																																																																																																																																																																																																			
middelzwaar	359	201	155	22	24	158	125	16	17																																																																																																																																																																																																																																																																			
zwaar	165	94	77	8	9	71	56	7	8																																																																																																																																																																																																																																																																			
bussen	859	420	318	64	38	439	330	67	42																																																																																																																																																																																																																																																																			
	van A naar B			van B naar A																																																																																																																																																																																																																																																																								
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht																																																																																																																																																																																																																																																																						
licht %	95,8	97,0	93,7	96,4	97,6	94,9																																																																																																																																																																																																																																																																						
middelzwaar %	2,8	2,2	4,6	2,5	1,7	3,5																																																																																																																																																																																																																																																																						
zwaar %	1,4	0,8	1,7	1,1	0,7	1,6																																																																																																																																																																																																																																																																						
uur %	6,5	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0																																																																																																																																																																																																																																																																						
bussenuur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3																																																																																																																																																																																																																																																																						
	A = B			van A naar B			van B naar A																																																																																																																																																																																																																																																																					
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht																																																																																																																																																																																																																																																																			
MVT (H+M+Z)	14.241	7.568	5.600	1.065	551	6.676	5.175	990	510																																																																																																																																																																																																																																																																			
licht	13.695	7.250	5.708	1.034	517	6.436	4.985	967	494																																																																																																																																																																																																																																																																			
middelzwaar	375	210	162	23	25	165	131	18	18																																																																																																																																																																																																																																																																			
zwaar	171	97	80	8	9	74	59	7	8																																																																																																																																																																																																																																																																			
	van A naar B			van B naar A																																																																																																																																																																																																																																																																								
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht																																																																																																																																																																																																																																																																						
bussen	859	420	318	64	38	439																																																																																																																																																																																																																																																																						
middelzwaar+bussen	1.234	630	480	87	63	804																																																																																																																																																																																																																																																																						
bussenuur	26,5	16,0	4,8	27,5	16,8	5,3																																																																																																																																																																																																																																																																						
busequivalenten	1.492	732	555	108	69	780																																																																																																																																																																																																																																																																						
	Exclusief bussen			Inclusief bussen																																																																																																																																																																																																																																																																								
	van A naar B			van B naar A																																																																																																																																																																																																																																																																								
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht																																																																																																																																																																																																																																																																						
	licht %	95,9	97,1	93,8	96,3	97,7	94,9																																																																																																																																																																																																																																																																					
middelzwaar %	2,7	2,2	4,5	2,5	1,8	3,5																																																																																																																																																																																																																																																																						
zwaar %	1,3	0,8	1,6	1,1	0,7	1,6																																																																																																																																																																																																																																																																						
uur %	6,6	3,6	0,9	6,5	3,7	1,0																																																																																																																																																																																																																																																																						



Op grond van bovenstaande figuren is per wegvak op basis van de etmaalintensiteiten van het autoverkeer (zonder OV) het logaritmische verschil bepaald.

Wegvak	Intensiteit 2024	Intensiteit 2028	Effect in dB
Europalaan	10394	11065	+0.3
Wilhelminalaan	13421	14241	+0.3
Balijelaan	18518	19305	+0.2
Overste den Oudenlaan	16812	17593	+0.2

*Op grond hiervan kan gesteld worden dat de verkeersgegevens zoals gehanteerd voor 2024 niet significant verschillen van die van 2028 en dat het terecht is dat de gegevens voor 2024 representatief zijn voor het toekomstig maatgevend jaar.*

#### 4. Verkeer

Indiener vreest dat de enorme verkeerstoename ten gevolge van het plan tot problemen zal leiden voor de duizenden fietsers die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het gevaarlijke kruispunt Kanaalweg/Van Zijstweg (veel ongevallen) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken.

De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan zo'n factor 10 toenemen. Dit leidt indiener af uit de 1.100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1.250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150 mvt/etm rijden. Daarentegen blijkt uit tellingen van indiener dat er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen) rijden. Indiener verzoekt de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het bouwplan zo kan worden geconstrueerd dat toekomstige bezoekers en bewoners worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fietsen wandelroute die het nu is. Ook de bewoners van het plan en de bezoekers van de toekomstige horeca aan het haventje hebben daar volgens indiener baat bij.

Het is naar het oordeel van indiener in het kader van goede ruimtelijke ordening wenselijk het effect van de reflecterende gevel van Blok E op Kanaalweg 58 te onderzoeken. Deze woning wordt mogelijk haar enige geluidluwe gevel ontnomen, als gevolg van reflecterend geluid vanaf de lawaaiige Balijebrug via de gevel van Blok E.

#### *Reactie:*

*zie antwoord zienswijze 46. Aanvullend: de Kanaalweg wordt op termijn autoluw / autovrij gemaakt. Dat kan echter pas als de 2e ontsluiting via het nog te ontwikkelen defensie terrein gereed is.*

#### 5. Boren in plaats van heien

Indiener verzoekt de gemeente om ter voorkoming van trillings- en geluidsoverlast de bouwer te verplichten om te boren. Daarnaast dient het bouwverkeer -om geluidsoverlast en onveilige situaties te vermijden- geen gebruik te maken van de Kanaalweg tussen bouwterrein en Mandelabrug, maar richting Anne Frankplein te rijden.

#### *Reactie:*

*Het gemeentelijk heibeleid is het uitgangspunt. Utrecht verplicht een bouwer niet om de palen te schroeven in plaats van te heien. Wel wordt aangedrongen op een veilige heimethode die de kans op schade minimaal maakt. Verder is de bouwer verplicht om trillingsmeters te plaatsen en mogen bepaalde grenswaarden niet worden overschreden.*

*Dat er geluidsoverlast tijdens het heien optreedt is geen aanleiding om schroeven te verplichten. Er mag alleen geheid worden tussen 07.00 uur en 19.00 uur en geluidspieken mogen gemiddeld niet meer zijn dan 65 dBA, gemeten tegen de gevel. Op de website van de gemeente is meer informatie te vinden over het gemeentelijk heibeleid.*

#### **Conclusie**

Het Akoestisch onderzoek Industrielawaai en wegverkeer is geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen. Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht zoals die in paragraaf 2.3.1.1 is aangegeven.

## Zienswijze 98

### 1. Bouwhoogte en aantal woningen

Indiener is van oordeel dat de hoogbouw van het nieuwbouwcomplex niet in de omgeving past. Hij wijst erop dat de bestaande situatie van de omgeving nu een laagbouwterrein met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan is. De bestaande bouw aan de overzijde van het complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. Het nieuwbouwcomplex wordt zelfs hoger dan de 35 meter hoge schoorsteen van de Eneco Hulpwarmtecentrale.

Indiener verwijst naar de eerder in september 2013 gehouden bewonersavond waarin werd gerefereerd aan gelijkwaardigheid met de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex. Dat laatste complex heeft slechts 2 bouwlagen voor de voormalige woning en de voormalige kantoren daarbij. Dus hierbij is geen enkele aansluiting.

Het terrein is naar het oordeel van indiener bovendien niet diep genoeg om in hoogte te gaan van 4 naar uiteindelijk zelfs 12 bouwlagen met daarop nog een puntdak. Dergelijke hoogbouw met oplopende hoogte tot 12 bouwlagen mag en kan naar zijn mening niet zo kort vanaf de Kanaalweg. Dit past niet in de directe omgeving.

De bebouwing in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 wordt naar het oordeel van indiener veel te massaal, te hoog en er komen te veel woningen te dicht op elkaar. Feitelijk komen er te veel woningen op een te klein stuk bouwgrond. Dit past in het geheel niet in de bestaande omgeving en hiermee kan indiener zich, als bewoner in de directe omgeving, niet verenigen.

Reactie:

*Vanwege zijn ligging dicht bij het centraal Station en de trend van de uitbreiding van het centrum van Utrecht aan de westkant van het station wordt voor het plangebied een stedelijk woonklimaat na gestreefd. Een en ander wordt beschreven in o.a. de Visie Merwedekanaalzone en het dynamisch stedelijk masterplan.*

*De woningen worden in meerdere woningblokken gerealiseerd, met een bouwhoogte variërend tussen de 4 en 12 lagen met een kap. De bouwblokken aan de haven hebben een gevarieerde opbouw. De basishoogte is 6 lagen (vergelijkbaar met de bouwhoogte van de de bebouwing in Parkhaven), maar aan de Kanaalweg wordt de bouwhoogte verlaagd naar 4 lagen met kap in verband met de overgang naar de bebouwingsschaal in de Dichterswijk én de bezonning van de Kanaalweg. De bouwblokken aan de noord- en zuidzijde van de haven hebben een accent van 8 bouwlagen met kap. Het bouwblok ten westen van de haven heeft een accent van 12 lagen met kap. Hierdoor wordt het gevarieerde gevelbeeld aan de haven versterkt en wordt de gewenste*

*stedelijkheid bereikt. Deze bouwhoogte past bij de omvang van de haven en door de grote afstand tot bestaande woningen en woonboten is de overlast (uitzicht en bezonning) naar de omgeving acceptabel. In de hoogbouwvisie is aangegeven dat hoogteaccenten tot 2 x de basishoogte van het plan zijn toegestaan als ruimtelijk markeringspunt. Voorbeelden waar een stedenbouwkundig accent logisch is zijn bijvoorbeeld bij gebouwen met een bijzondere functie of gebouwen op een stedenbouwkundig bijzondere plek, zoals hier bij het haventje.*

*Deze verkaveling met hoogwaardige openbare ruimte geeft het plan een zelfstandig goede woonkwaliteit, gebruikmakend van de potentie van het Merwedekanaal, binnen een (op dit moment) industriële omgeving. Voor de architectuur en buitenruimte is gekozen voor een industrieel karakter waarbij wordt ingezet op een levendige mix van gebouwen met goede buitenruimtes aan het water. De buitenruimte krijgt een robuuste vormgeving passend bij het industriële karakter van de omgeving. De schoorstenen blijven vanaf 3 zijden zichtbaar.*

## 2. Horeca

Indiener verwacht van de te vestigen horeca overlast te ondervinden. Indiener wijst op overlast in de vorm van geluidsoverlast vanuit de horeca zelf en vanwege het

komen en gaan van auto's van horecabezoekers en leveranciers van de horeca. Daarnaast verwacht hij verkeeroverlast vanwege veel heen en weer rijden van auto's van bezoekers op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg. Terwijl juist de Kanaalweg bestemd is om een fietsstraat te zijn en nog meer te worden. Deze auto's zullen de veiligheid in genoemde straten in negatieve zin beïnvloeden. Als later mogelijk halverwege de Kanaalweg een afsluiting voor auto's komt, dan zullen die auto's ook nog keren en steeds heen en weer rijden. Ook zal de horeca voor meer parkeeroverlast op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg zorgen. Indiener verwacht dat de geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca absoluut te weinig zullen zijn. Hiervoor verwijst hij naar de veelvuldige zoektochten naar parkeerplaatsen bij de horeca aan de Veilingkade.

### *Reactie:*

*Kanaalgebied 4 is in de Visie Merwedekanaalzone getypeerd al een hoogstedelijk woonmilieu. Dat betekent dat bewust functiemenging wordt nagestreefd om een grote levendigheid tot stand te brengen. Kleinschalige horeca is een passende activiteit in een hoogstedelijk woonmilieu. De schaal van een dergelijke activiteit is weinig milieubelastend naar de woonomgeving. Een horecaonderneming moet bovendien voldoen aan de regels uit het Activiteitenbesluit. Bij overtreding daarvan wordt handhavend opgetreden. Met dien verstande dat de gestelde grenswaarde voor het maximale geluidsniveau in de dagperiode (tussen 7.00 uur en 19.00 uur) niet van toepassing is op laad- en losactiviteiten.*

*Het parkeren voor de nieuw te bouwen horeca voldoet aan de normen zoals gesteld in het gemeentelijk parkeerbeleid. De normen in dit beleid zijn er op gericht om overlast te voorkomen. Bij de ontwikkeling van het Defensierrein wordt bovendien gekeken naar de ontsluiting van de Kanaalweg 59 via het Defensierrein, om daarmee de Kanaalweg geheel te ontlasten.*

### 3. Gemeentelijk monument

Indiener wijst erop dat de schoorstenen enkele jaren geleden –naar zijn mening terecht– als gemeentelijk monument zijn aangewezen. Naar zijn oordeel mogen deze niet verdwijnen of door hoogbouw aan het zicht onttrokken worden. Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van het beoogde nieuwbouwcomplex tast de waarde van dit industriële erfgoed aan. In dat verband stelt indiener voor dat de maximale hoogte van de bebouwing van de nieuwbouw niet boven ½ tot maximaal 2/3 hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dat betekent niet hoger dan 17,5 tot 24 meter.

*Reactie:*

*De schoorstenen zijn beschermd als gemeentelijk monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen vanaf deze zijde verminderd inderdaad door de nieuwbouw en het hoogte–accent. De schoorstenen blijven wel goed zichtbaar vanuit de andere zijden. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de schoorstenen onvermijdelijk. Behoud is echter wel gegarandeerd.*

### 5. Luchtkwaliteit

De stelling dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen is naar het oordeel van indiener niet juist. Als de hulpwarmtecentrale daadwerkelijk wordt ingezet of als zij proefdraait roken de schoorstenen. Indiener heeft ter illustratie een foto bijgevoegd waarop de schoorstenen in werking zijn afgebeeld. De bewoners van de bovenste woningen zullen daar forse overlast van ervaren. Feitelijk bouwt men geen woningen pal naast een werkende hulpwarmtecentrale. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt naar het oordeel van indiener niet van een goede ruimtelijke ordening.

*Reactie:*

*Zie de beantwoording bij zienswijze 82.1*

### 6. Veiligheid

Wat cliënt bijzonder raakt is dat de gemeente bereid is woningbouw te vergunnen op enkele meters afstand van drie forse bovengrondse opslagtanks voor stookolie. De woningbouw mag wellicht net buiten de veiligheidscontour van de 3 opslagtanks worden gerealiseerd en door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels mag wellicht een bovenwettelijk beschermingsniveau worden

gewaarborgd, maar dat neemt niet weg dat er een zeer groot risico wordt genomen met de voorgenomen naastgelegen bouw van 61 appartementen. De risico's voor de toekomstige bewoners zijn zeer groot bij een mogelijk calamiteit bij de olie-opslagen. Moreel gezien kan en mag dit niet vergund worden in een bestemmingsplan.

Indiener wijst erop dat in hoofdstuk 5.5.2 Plansituatie onder het aspect met betrekking tot de drie olietanks onder gevaar beschreven wordt dat ten aanzien van de externe veiligheid advies is gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). Dit wordt eveneens opgemerkt in het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 13 juni 2013, nummer 13.1025, pagina 5. Indiener heeft echter in het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunningen geen advies van de VRU aangetroffen. Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegde stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

Indiener merkt op dat het rapport van Tebodin d.d. 23 maart 2010 niet meer actueel is. Indiener is van mening dat een actueel onderzoek moet worden uitgevoerd dat vervolgens door de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU) wordt getoetst alvorens tot besluitvorming wordt overgegaan. Het rapport is naar het oordeel van indiener niet juist en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit bestemmingsplan te dienen.

*Reactie:*

*De plansituatie is beoordeeld door adviesbureau Tebodin Netherlands B.V. consultants & engineers. Het plan is beoordeeld op basis van de gangbare technische criteria, zoals deze ten grondslag liggen aan het Bouwbesluit.*

*Hieruit volgt dat vanuit de industriële gebouwen rondom het perceel Kanaalweg 59 geen bijzondere brandrisico's te verwachten zijn.*

*De bedrijfsgebouwen en productie-installaties in de omgeving leveren geen hogere brandrisico's voor de geprojecteerde woningen op dan de gebruikelijke woon- en verblijfsgebouwen. Op het naastgelegen terrein van de warmtehelpcentrale zijn echter nog drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie aanwezig met elk een inhoud van 500 m<sup>3</sup>. Op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw opleveren.*

*Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m<sup>2</sup>. De 15 kW/m<sup>2</sup> contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet. Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.*

## Zienswijze 102

### 1. Woningtype

Indiener merkt op dat het er toch een beetje op lijkt dat het oude plan met een haven en dure appartementen de toon blijft zetten voor het nieuwe plan. Het is hem opgevallen dat op bladzijde 32 staat dat de kleine appartementen kunnen worden samengevoegd tot grotere (dus duurder) appartementen. Hij vindt het vreemd dat de gemeente geen gebruik maakt van de mogelijkheid om het aanbod van betaalbare woningen in de planregels te waarborgen omdat de woningbehoefte een belangrijk argument voor dit plan is.

#### *Reactie:*

*Ten opzichte van het oude plan zijn de woningen kleiner geworden en sluit het aanbod beter aan bij de toenemende vraag naar dat type woningen. Het gaat te ver om in het bestemmingsplan vast te leggen om welk woningtype het zou moeten gaan. Ervaring leert dat het in verband met de duurzaamheid en gebruiksmogelijkheden juist is toe te juichen dat de woningen naar de behoefte van de tijd kunnen worden aangepast. In Utrecht is in vrijwel alle typen woonmilieus sprake van een woningtekort. Er is in het kader van een goede ruimtelijke ordening dan ook geen reden om de woningcategorie in het bestemmingsplan dwingend vast te leggen.*

*Bovendien betreft het hier een particuliere ontwikkeling waarbij de gemeente, anders dan wanneer zij eigenaar zou zijn van de gronden, op dat vlak minder eisen kan stellen.*

### 2. Stedenbouwkundig plan

Indiener is van mening dat zonder het haventje en met één slank hoogteaccent er ruimte zal ontstaan om met verder lagere bebouwing en meer groen een vergelijkbaar aantal woningen te bouwen. Dat sluit beter aan bij de aangekondigde plannen voor het defensieterrein. Het vasthouden aan het oude plan met haventje en horeca betekent dat er eigenlijk teveel op te weinig grond moet worden samengeperst.

Volgens p. 5 van de toelichting ziet de gemeente dit verband ook. Indiener vraagt zich af waarom hier niet grondiger naar wordt gekeken.

Indiener acht het voor de hand liggend dat –nu er veel nieuwe woningen met wat hun "stille kant" moet zijn tegenover de horeca met terras komen te liggen– problemen gaan ontstaan die uiteindelijk niet goed zijn op te lossen door de ontwikkelaar (die er immers alleen in het begin is) of met handhaving door de gemeente, omdat de tegengestelde belangen in dit plan besloten liggen.

Indiener is van mening dat, doordat er zoveel woningen op de grond moeten komen die rond het haventje en horeca overblijven, er een hoge, brede massa naast de warmtecentrale ontstaat die het zicht op dit monument uit alle richtingen bederft. Indiener vraagt zich af waarom de gemeente niet meer moeite doet om het karakteristieke silhouet van de torens die zich tegen de hemel aftekenen te behouden? Dit is nog klemmender omdat in de toelichting wordt aangekondigd dat het de bedoeling is om de Vleutense Wetering te herstellen; uit de tekst op p. 30 valt af te leiden dat dat ook een direct gevolg van dit plan is. Als dat gebeurt is er geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal.

Indiener merkt op dat het plan een slimme manier is om waterberging te realiseren, maar het volledig voorbij gaat aan de waarde die grote bomen voor de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben. Woekeren met ruimte: dus de bomen leggen het loodje en daarmee een schaars stukje natuur?

*Reactie:*

*Zie de beantwoording van zienswijzen 98 onder 1 en zienswijze 220 onder 3. Met betrekking tot de bomen wordt opgemerkt dat de bomen waar lidierener op doelt merendeels groepjes volwassen Canadese populieren betreffen die aan het eind van hun levenscyclus zijn. Ook de beoogde nieuwe inrichting van de Kanaalweg als aantrekkelijke langzaamverkeersroute langs kanaal en wetering, krijgt een groen karakter waarin waarbij nadrukkelijk beoogd wordt om een begeleidende nieuwe bomenstructuur aan te leggen.*

3. Bouwplan in relatie tot de hulpwarmtecentrale

Indiener constateert dat de effecten van de hulpwarmtecentrale op het bouwblok dat daar tegen aan wordt gebouwd en hoe deze worden beschermd uitvoerig zijn onderzocht. Hij merkt echter op dat de realisatie van dit bouwblok met alle beschermingsmaatregelen kan door weerkaatsing en veranderingen in de luchtstromingen tot milieu-effecten in andere richtingen kan leiden. Hij vraagt zich af waarom dit niet is onderzocht.

In feite zijn de voorgestelde maatregelen alleen toereikend, omdat de gemeente er vanuit gaat dat de hulpwarmtecentrale maar enkele keren per jaar wordt gebruikt. Maar zoals de toelichting op p. 20 al illustreert, is het altijd mogelijk dat er in de bedrijfsvoering van het energiebedrijf veranderingen optreden. Welke waarborgen bieden de gemeentelijke regels als intensiever gebruik van de hulpcentrale nodig is. Of als zeker is dat intensiever gebruik niet nodig is, waarom wordt dit dan niet vastgelegd?

*Reactie:*

*Zie de beantwoording van de zienswijzen 82 en 98.1 en 4 en 219*

4. Verkeersgevolgen

Indiener maakt een aantal opmerkingen met betrekking tot de (toekomstige) verkeerssituatie:

Voor roeiers: In de toelichting wordt gesuggereerd dat er een oplossing is gevonden, maar uit de pers valt het tegendeel af te leiden.

*Reactie:*

*Met de roeierverenigingen is wel degelijk gekeken naar de wijze waarop het haventje ontsloten moet worden om te voorkomen dat in en uitvarende bootjes uit de haven in conflict komen met roeiboten. Ook de roeiers hebben in eerder overleg aangegeven akkoord te kunnen gaan met de voorgestelde oplossing (Zie bijlage 1 Verslag overleg roeiers).*

Voor fietsers: De Kanaalweg is – ook volgens het gemeentelijk beleid – een belangrijke fietsroute. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Is het gelet op de toelichting op p. 15 niet logisch om in de uiteindelijke situatie uit te gaan van eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting?

*Reactie:*

*Zie de beantwoording bij zienswijze Indiener 82 m.b.t. verkeer.*

Met betrekking tot de brug: De tekening op p. 14 suggereert dat de aan te leggen brug voor het haventje niet leidt tot hoogteverschillen in de Kanaalweg. De tekst op p. 16 waarborgt alleen de minimale doorvaarthoogte. Waarom is het vlakke verloop van de weg ten behoeve van het langzaam verkeer niet gewaarborgd?

Met betrekking tot parkeren: Het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd is te laag. Op p. 17 wordt gesteld dat aan de parkeernormen wordt voldaan, maar dat is na de kunstgreep op p. 10 om het plangebied over te hevelen van B2 naar B1. Dit is niet erg realistisch, omdat de ligging met zich meebrengt dat het autobezit van te verwachten bewoners hoger zal liggen. Zo lang geleden is de

nota Stallen en parkeren nog niet vastgesteld (2013!). Het invoeren van betaald parkeren kan eenvoudig betekenen dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omliggende gebieden zonder betaald parkeren. Ook voor de horeca op deze plek lijkt dit een lastig gegeven.

Volgens indiener bevat dit plan de aanzetten voor een brug voor langzaam verkeer over het Merwedekanaal in het verlengde van Heycopstraat. Naast de parkeerdruk kan zo'n brug op zichzelf tot meer overlast in de avonduren leiden. Indiener stelt voor om de mogelijkheden van de Balijebrug en Mandelabrug voor voetgangers en fietsers te verbeteren (indien nodig)?

*Reactie*

*De aan te leggen brug voor het haventje leidt niet tot noemenswaardige hoogteverschillen in de Kanaalweg. Er is geen planologische (of verkeerskundige) reden om het vlakke verloop van de Kanaalweg ter plaatse van de brug vast te leggen in het bestemmingsplan.*

*Het instellen van betaald parkeren komt voort uit de mogelijkheid die de Nota Stallen en Parkeren biedt voor de gebieden uit het Dynamisch Stedelijk Masterplan, waaronder de Merwedekanaalzone. De ervaring van de gemeente is dat het autobezit en autogebruik lager is in gebieden met betaald parkeren. Bovendien is dit voor de Kanaalweg 59 raadzaam om ongewenst parkeren door bezoekers van de Jaarbeurs etc. te voorkomen.*

*In het kader van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en met name het Defensieterrein wordt weliswaar nagedacht over een dergelijke brug, echter daarover zijn nog geen concrete besluiten genomen en een dergelijke brug wordt niet in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Een eventuele discussie over voors en tegens en eventuele alternatieven van een dergelijke brug is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook niet relevant.*

5. Bouwoverlast

Indiener verzoekt om te bepalen dat niet mag worden geheid, maar alleen geboord, zodat overlast voor omwonenden beperkt blijft.

*Reactie*

*Zie de beantwoording bij zienswijze 82.*

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## Zienswijze 117

### 1. Bouwhoogte

Indiener is van mening dat geplande hoogbouw van circa 27 meter (blok A) en 40 meter (blok B) niet in de omgeving past. Hij wijst erop dat blok B zelfs hoger wordt dan de 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen hulpwarmtecentrale. Het gebied rond de bouwlocatie bestaat nu uit gebouwen met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor MA. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het beoogde complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten] tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven.

Indiener is van mening dat de gelijkwaardigheid aan de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex als gevolg van de afwijkende bouwhoogte niet is gerealiseerd. Tijdens een door de gemeente georganiseerde presentatie in 2013 voor de bouw van het complex Kanaalweg 59/Wilhelminawerf, de recente presentatie van plannen voor woningbouw op het voormalige Defensie terrein (direct grenzend aan de hulpwarmtecentrale/Kanaalweg 59)/ 2 juli 2015 en ook in de visie op de Merwedekanaalzone, o.a. gevisualiseerd in een presentatie van atelier Quadrat (d.d. 28-10-2008), wordt uitgegaan van laagbouw langs het Merwedekanaal met langzaam oplopende bouwhoogte richting de Overste den Oudenlaan. Centraal in deze visie staat het Merwedekanaal. Door de bebouwing langs de oevers laag te houden en het bouwvolume beperkt te houden, komt in deze visie niet alleen het leven op en rond het water optimaal tot zijn recht, maar ook monumenten als de Jongerius Villa en de 35 meter hoge schoorstenen van de hulpwarmtecentrale.

De prachtige hand gemetselde schoorstenen worden straks letterlijk overschaduwd door hoogbouw en vallen daardoor in het niet, terwijl de hoogbouw op de Kanaalweg 59/Wilhelminawerf de aandacht gaat trekken. Dit kan niet de bedoeling zijn. Om de schoorstenen de blikvanger te laten blijven, zou het passend zijn om de maximale hoogte van het complex niet boven de helft tot maximaal 2/3 van de hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dit betekent een maximale bouwhoogte rond de centrale van maximaal 17,5 tot 24 meter. Zoals hiervoor aangegeven zou dit ook veel beter passen in de plannen voor woningbouw op het voormalige Defensie terrein.

Indiener juicht het in stand houden van de haven toe. Volgens indiener lijkt het er echter op dat er voor gekozen is om extra bouwvolume (lees: hoogte) rond de haven te creëren om het project economisch rendabel te maken. Hiertoe worden wat hem betreft onacceptabele concessies gedaan aan het open karakter langs het Merwedekanaal en de centrale plek die de hulpwarmtecentrale met de schoorstenen daar inneemt. Het lijkt er daarom op dat er teveel appartementen op een te klein stuk grond gerealiseerd moeten worden.

#### *Reactie:*

*Zie de beantwoording bij de zienswijzen 82.1 en bij 98.1*

### 2. Horeca

Indiener is van mening dat de geplande horeca overlast zal veroorzaken voor zowel de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan als voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal. Overlast in de vorm van geluidsoverlast vanuit de horeca (en bijbehorend terras) en overlast als gevolg van toenemende verkeersbewegingen van bezoekers die met de auto komen. Dit terwijl de Kanaalweg juist als 'fietsstraat' is aangemerkt. Ook zal de horeca voor parkeeroverlast op en rondom de Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen naar verwachting onvoldoende zijn. In dat verwijst hij naar de hoge parkeerdruk rondom de horeca aan de Veilingkade.

Indien horeca in het bestemmingsplan wordt opgenomen, wenst indiener dat daarin –ter voorkoming van overlast– uitsluitend horeca D2 op te nemen en om in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 22.00 uur in het geheel geen geluidproductie is.

*Reactie:*

*Zie de beantwoording bij zienswijze 98.2.*

### 3. Woningbouw nabij de hulpwarmtecentrale

Indiener is van mening dat het –ondanks dat de hulpwarmtecentrale maar incidenteel in bedrijf is en er in het onderzoek berekend is dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen– voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Dit getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening. Indiener heeft ter illustratie een foto bijgevoegd waarop de schoorstenen in werking zijn afgebeeld.

*Reactie:*

*Zie de beantwoording bij de zienswijzen 82.1, 98.1 en 4 en 219.*

### 4. Verkeer

De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan zo'n factor 10 toenemen. Dit leidt indiener af uit de 1.100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1.250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150 mvt/etm rijden. Daarentegen blijkt uit tellingen van indiener dat er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen) rijden. Zo'n enorme toename past niet bij de bestemming 'fietsstraat' die de Kanaalweg al deels heeft en zal tot problemen leiden voor de vele fietsers, skeelers, hardlopers en wandelaars die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het kruispunt Kanaalweg/ Van Zijstweg (Mandelabrug) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken. Dit kruispunt is nu al niet erg veilig (veel ongevallen de laatste tijd).

Indiener verzoekt de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het bouwplan zo kan worden geconstrueerd dat toekomstige bezoekers en bewoners worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fiets en wandelroute die het nu is. Ook de bewoners van het plan en de bezoekers van de toekomstige horeca aan het haventje hebben daar volgens indiener baat bij.

*Reactie:*

*Zie de beantwoording bij zienswijze indiener 82 m.b.t. verkeer.*

### 5. Overlast door heien

Indiener verzoekt om te bepalen dat niet mag worden geheid, maar alleen geboord, zodat overlast voor omwonenden beperkt blijft.

*Reactie*

*Zie de beantwoording bij zienswijze 82.*

6. Aanvullend onderzoek impact op bestaande appartementen Rolderdiephof 186-219

Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van blok A naar verwachting meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale. Door het grote bouwvolume van blok A in combinatie met de zeer korte afstand tot de centrale zal geluid afkomstig van de hulpwarmtecentrale naar verwachting weerkaatsen in de richting van de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. De hulpwarmtecentrale produceert continu (365 dagen per jaar) geluid. Dit geluid is nu al duidelijk hoorbaar in de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. Voorafgaand aan definitieve besluitvorming dient mijn inziens dan ook onderzocht te worden wat het effect van de beoogde bebouwing op de geluidswaarden voor de bestaande bebouwing aan de overzijde van het Merwedekanaal (Rolderdiephof 186-219) en de woonboten is. Uit de huidige bouw aanvraag en het ontwerpbesluit blijkt niet dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Indien de beoogde bebouwing leidt tot hogere/te hoge geluidswaarden aan de overzijde van het Merwedekanaal dan dient dit onderdeel te zijn van het huidige ontwerpbesluit en aanvraagprocedure en dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden om geluidsoverlast te voorkomen.

*Reactie:*

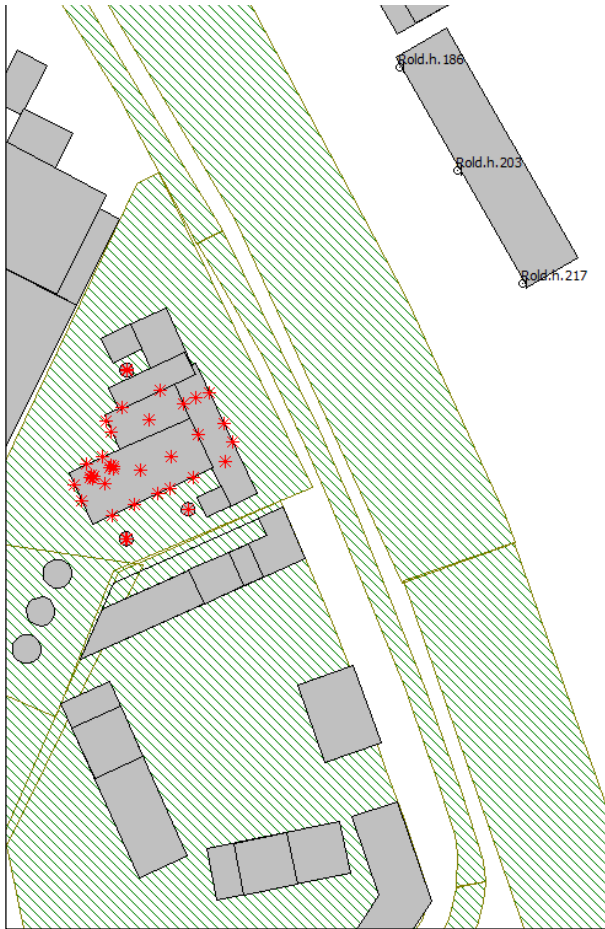
*Er is aanvullend onderzoek gedaan naar de impact op de bestaande appartementen aan de Rolderdiephof 186-219.*

*Rolderdiephof heeft 6 lagen en is circa 18 m hoog. Gerekend op drie posities voor de gevel op 4 m en op 16 m hoogte, zonder gevelreflectie van de Rolderdiephof zelf. Er is gerekend met de maximale situatie van de centrale volgens het zonemodel (inzet van ketels). De situatie zonder inzet van ketels die zich het grootste deel van het jaar voor doet veroorzaakt aanzienlijk minder geluid.*

*In onderstaande tabel zijn voor de Rolderdiephof de berekende etmaalwaarden van invallend geluid van de Hulpwarmtecentrale weergegeven na de bouw van het bouwplan Wilhelminawerf en toename die wordt veroorzaakt door reflectie in dit bouwplan:*

Ter hoogte van huisnr.	Rekenhoogte (m)	etmaalwaarde	Toename door bouwplan
186	4	47,8 dB(A)	0,3
186	16	49,4 dB(A)	0,4
203	4	48,7 dB(A)	0,1
203	16	50,3 dB(A)	0,2
217	4	48,9 dB(A)	0
217	16	50,2 dB(A)	0

Ligging rekenpunten:



*De toename van geluid op de gevel van de woning van indiener is heel beperkt, een dergelijk verschil is niet hoorbaar. Ook van belang is dat het geluidniveau van de HWC ter plaatse van de woning van indiener niet erg hoog is, zeker als het vergeleken wordt met de grenswaarden die de Wet geluidhinder acceptabel acht, 50 dB(A) voorkeursgrenswaarde (die buiten de zone op 5 m hoogte niet wordt overschreden) en 55 dB(A) maximale grenswaarde binnen de zone.*

*In het gemeentelijk geluidbeleid staat dat we aansluiting zoeken bij andere wet- en regelgeving als er een afweging moet worden gemaakt van iets wat niet strak is genormeerd. Zoals in dit geval de toename het effect van een plan op de omgeving. Voor wat betreft dit plan kan dan als volgt worden geconcludeerd:*

- *Kwantitatief wordt nog steeds voldaan aan de voorkeurswaarde uit de wet geluidhinder voor industrielawaai;*
- *Indien we voor de beoordeling van de toename aansluiten bij de reconstructieregeling, dan is een toename van 1,5 dB aanvaardbaar. Daar zitten we hier ruim onder.*

#### 8. Toekomstig maatgevend jaar

De hogere waarden, waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt, zijn niet gebaseerd op berekeningen volgens de gangbare praktijk. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om een periode van tien jaar (gerekend vanaf realisatiedatum van het plan) als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. De verwachte verkeersintensiteit

in 2027 is waarschijnlijk hoger dan die in 2020. Dus ofwel wordt een verkeersplan van 2030 gebruikt waarin ook het effect van de plannen op het voormalige Defensierrein is opgenomen, ofwel wordt geëxtrapoleerd vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1 tot 1,50/0.

*Reactie*

*Voor een reactie op de representativiteit van het toekomstig maatgevend jaar wordt verwezen naar de reactie bij indienerzienswijze 82.*

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## Zienswijze 219 (Eneco)

### 1. Geluidmaatregelen

Indiener verwijst naar paragraaf 5.3 Geluidhinder in het ontwerp bestemmingsplan waarin wordt aangegeven dat er ernstige geluidshinder optreedt in de slaapkamers en woonkamers van de te bouwen woningen en dat dit uit het oogpunt van goede ruimtelijke ontwikkeling acceptabel is voor de Gemeente Utrecht. Als rechtvaardiging wordt aangegeven dat het niet mogelijk is om met betere geluidsisolatie deze hinder te voorkomen. In het onderzoek naar laagfrequent geluid (bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan) wordt echter geconcludeerd dat door het verzwaren van de bouwkundige scheidingsconstructies het geluidsniveau tussen buiten en binnen mogelijk vergroot kan worden. Er lijken dus wel degelijk mogelijkheden te zijn om de woningen beter te isoleren maar deze zijn niet nader onderzocht. Indiener verzoekt de gemeente Utrecht in het kader van zorgvuldige besluitvorming de mogelijkheden tot aanvullende geluidsreductie van het binnengeluidniveau nader te laten onderzoeken.

Er wordt eveneens geconcludeerd dat de hinder slechts een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreden. De onderbouwing van de gemeente voor deze conclusie is dat de HWC met name ingezet wordt in tijden van grote warmtevraag en calamiteiten. Bij het beoordelen van potentiële geluidshinder dient de gemeente echter uit te gaan van de vergunde situatie. Conform vergunning mag de HWC 365 dagen per jaar in bedrijf zijn. De vergunde situatie dient door de gemeente als toetsingskader gebruikt te worden voor het bepalen van de geluidshinder. Indiener verzoekt de gemeente Utrecht bij de toetsing uit te gaan van het juiste toetsingskader, zijnde de vergunde situatie.

In het overleg naar tussen KWP en Eneco waarnaar gerefereerd wordt is door Eneco aangegeven dat geluidreducerende maatregelen aan de schoorstenen van de HWC hoogstwaarschijnlijk niet zondermeer mogelijk zijn. Aanvullend onderzoek zou dit moeten uitwijzen. Dit niet uitgevoerde onderzoek wordt ten onrechte meegenomen in de afweging van de gemeente Utrecht om mee te werken aan de woningbouwontwikkeling naast de HWC. Indiener verzoekt de gemeente Utrecht bij de afweging uit te gaan van de bestaande situatie.

#### *Reactie:*

*Er zijn wel degelijk extra geluidsisolerende maatregelen genomen door de constructie van de daken en de gevels te verzwaren. Door toepassing van kalksteen binnenspouw-bladen en betonnen daken kan het geluidsniveaueverschil tussen buiten en binnen geoptimaliseerd worden. De geluidwerende werking daarvan is onderbouwd. Van verdergaande aanvullende aanpassingen (glas en kozijnen) is echter niet duidelijk / niet aantoonbaar wat het geluidsisolerende effect is in de 55Hz band. Daarom heeft toepassing daarvan geen zin.*

*Indiener merkt terecht op dat de juridisch vergunde bedrijfsvoering 365 dagen per jaar betreft. Daar staat echter tegenover dat (voorheen) Nuon en Eneco aangeven dat het aantal uren bedrijfstijd dat de HWC echt in bedrijf is, zeer gering is. In de milieuvergunningverlening heeft deze geringe inzet een rol gespeeld ten aanzien van maatregelen (onder meer logboeken bijhouden, inspectie en eventueel reinigen ketels) en voorzieningen (onder meer meetapparatuur rookdichtheid) die zouden moeten worden getroffen. De totale bedrijfstijd is over een aantal dagen in het jaar verspreid (vooral stookseizoen) en bedraagt op basis van ervaringscijfers een halve dag tot 3½ dag per jaar. Bij calamiteiten kan het oplopen naar tientallen dagen in het jaar, maar dat is in de periode 2006-2014 slechts één keer gebeurd.*

*Desalniettemin onderkent dat het college dat het huidige functioneren van de Warmtecentrale minder passend is met het oog op de ontwikkelingsrichting naar wonen die de gemeente voor het plangebied en de omgeving daarvan (o.a. Defensierrein) voorstaat. Het college is daarom met indiener in overleg gegaan om de bedrijfsvoering van de HWC zodanig aan te passen dat hij zich beter verhoudt tot de daar om heen gewenste woonfuncties. Dit overleg heeft er toe geleid dat de*

*indiener en gemeente inmiddels de intentie hebben uitgesproken om de centrale te verduurzamen en deze een zodanig andere rol in het warmtenetwerk te geven, dat hij geen hinder meer oplevert voor omliggende woonfuncties. Uit onderzoek kwamen diverse opties naar voren, waarbij de 'koppelleiding' tussen HWC Kanaalweg en de HWC Nicolaas Beetstraat de meest gunstige is. Een dergelijke aanpassing in de bedrijfsvoering vergt wel de nodige investeringen (circa 5 miljoen) die in redelijkheid niet geheel ten laste van de indiener dienen te komen. Indiener en gemeente zijn in overleg over een passende financiële tegemoetkoming. De afspraken tussen gemeente en indiener worden vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.*

#### **Conclusie**

De zienswijze leidt tot een aanpassing van de onderbouwing van het bestemmingsplan.

## Zienswijze 220 (Fietzersbond)

### 1. Knelpunten in de hoofdfietsroute?

Indiener is van mening dat in het gemeentelijk beleid (hoofdstuk 2) ten onrechte het fietsbeleid niet genoemd wordt. De Kanaalweg is een van de belangrijkste fietsroutes door de stad en moet bij het beleid worden vermeld.

Indiener wijst erop dat de brug in de Kanaalweg deel uitmaakt van een hoofdfietsroute. De brug mag geen "pinchpoint" in die route worden, en dient, door de schuwafstand tot de brugleuning, nog iets breder te zijn dan de rest van de weg. Bij 3,5 meter wegbreedte kunnen een auto en een fiets elkaar niet goed passeren, daar is een minstens 4 m brede weg voor nodig. De schuwafstand tussen brugleuning en weg komt daar nog bij, evenals het voetgangersgedeelte. De helling mag hoogstens 2 % zijn. De brug moet aan de eisen van de fietsroute worden aangepast.

De Kanaalweg is onderdeel van een lange hoofdfietsroute, van Nieuwegein naar Breukelen, die op de rest van het traject een uitstekende fietsvoorziening biedt. De doorsteek van deze route over Lage Weide is één van de weinige lastige punten. Dit plan creëert op de doorfietsroute een nieuw tweede knelpunt in Transwijk. Niet alleen fietsers zijn met dit plan niet blij, ook aanpalende overheden die wel zorgen voor een echte snelle fietsroute hebben last van deze Utrechtse obstakels.

Indiener is van mening dat de (locaties van de) extra verbindingen, waarnaar in het ontwerpbestemmingsplan, Paragraaf 2.4.2, wordt verwezen, in het bestemmingsplan moeten worden aangegeven.

Indiener acht het niet verantwoordelijk dat het verkeer tijdelijk via de Kanaalweg de wijk moet bereiken. Dit leidt ertoe dat het (bouw)verkeer en later het (bezoekers)-verkeer tussen de vele fietsers moet doorrijden. Indiener is van mening dat het gebied al tijdens de bouw vanaf een andere weg dan de Kanaalweg moet worden ontsloten voor gemotoriseerd verkeer.

(Paragraaf 4.2.1): Indiener is van oordeel dat de herstructurering van de weg, die destijds niet als fietsproject is uitgevoerd omdat deze bij de bouw ten laste van de exploitatie van dit bestemmingsplan gefinancierd zou worden, in dit plan moet worden opgenomen. De weg moet daarbij voldoen aan de eisen voor een hoofdfietsroute. Bijvoorbeeld door hem in te richten als fietsstraat. Voor voetgangers is een eigen ruimte (loopstrook) nodig. Indiener heeft bijlagen bijgevoegd waarin het een en ander wordt toegelicht.

#### *Reactie:*

*In het plan is het fietsbeleid ten onrechte niet specifiek genoemd in de toelichting. Dit zal worden aangepast (zie het hoofdstuk wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen).*

*De brug in de Kanaalweg krijgt een rijbaan met een breedte van in totaal 5 meter (1,20 meter – 2,60 meter – 1,20 meter) met daarnaast aan één zijde een voetpad. Daarmee wordt ingespeeld op de toekomstige situatie waarbij de Kanaalweg autoluw / autovrij zal worden. Met een dergelijk profiel / dergelijke breedte vormt de brug geen knelpunt in de hoofdfietsroute. De bovenkant van het brugdek zal in de praktijk 0,2 meter boven het bestaande maaiveld uitsteken, de aansluiting zal uiteraard voldoen aan de daaraan gestelde eisen.*

*De ontsluiting van het plan vindt plaats in twee richtingen via de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan. Het meeste bestemmingsverkeer zal afslaan naar het parkeerterrein via de toegangspoort onder het meest zuidelijk gelegen bouwblok E. Daarmee komt dat verkeer nooit op de Kanaalweg. Een klein gedeelte van het verkeer moet voorlopig nog wel over de Kanaalweg om het parkeerterrein ten noorden van de beoogde binnenhaven / horecavoorziening te bereiken. Dat gaat om dermate beperkte aantallen dat dit verenigbaar is met het fietsverkeer. Op termijn zal het*

*plan Kanaalweg 59 via de westzijde worden verbonden met het nog te ontwikkelen defensieterrein, zodat voor de bereikbaarheid de Kanaalweg helemaal niet meer gebruikt hoeft te worden. Zie ook de beantwoording bij de zienswijzen 46 en 82 m.b.t. (bouw)verkeer. .*

*Het bouwverkeer zal op een vergelijkbare wijze worden afgewikkeld, maar zal noodzakelijkerwijs ook deels via de Kanaalweg moeten worden afgewikkeld. Met de bouwer zullen daarover nadere afspraken worden gemaakt. Het bouwverkeer zal niet in noordelijke richting naar de Van Zijstweg worden geleid, maar altijd terug in zuidelijke richting naar de parallelweg van de Koningin Wilhelminalaan, waarmee de Kanaalweg slechts over een korte afstand wordt belast met bouwverkeer.*

*Omdat de Kanaalweg in alle gevallen wordt ontzien is er geen alternatieve route noodzakelijk.*

## 2. Wetering en sociale veiligheid

Paragraaf 2.4.2): Indiener wijst erop dat de aanleg van een wetering, zoals in de visie Merwedekanaalzone is opgenomen, de sociale veiligheid op de Kanaalweg vermindert. Het leidt ertoe dat bewoners niet direct vanuit hun woning/tuin naar de Kanaalweg kunnen als er problemen op de weg zijn. De Kanaalweg is nu 's nachts desolaat en blijft dat als de wetering er komt. Indiener verwijst naar plaatsen waar de wetering al wel ligt, bijvoorbeeld langs het parkeergebouw van de Jaarbeurs. Dit is volgens indiener een diepliggend stinkslootje dat 's zomers wordt verstikt in hoog opgroeiende grove grassen en 's winters vol zit met ingewaaid vuil. Indiener heeft een foto van de wetering bijgesloten. Indiener is van oordeel dat het groen langs de route de sociale veiligheid ten goede moet komen: Het moet mogelijk zijn naar de woningen te lopen, het groen mag geen verstoppelkken bieden aan enge mannen en het groen moet er aantrekkelijk en verzorgd uitzien. De wetering past daar niet bij.

### *Reactie:*

*Het herstel van de beoogde Vleutense Wetering is onderdeel van de plannen voor de Kanaalweg die nog verdere uitwerking behoeven, samen met de planuitwerking voor het defensieterrein. Daarbij zal het aspect sociale veiligheid uiteraard een rol spelen. Voor de waterhuishouding in de Vleutense Wetering is het van belang dat het oude tracé juist zoveel mogelijk wordt hersteld en er sprake is van een goede doorstroming, zodat de toestand van de wetering zoals die nu wordt aangetroffen naast het parkeergebouw van de Jaarbeurs wordt voorkomen.*

## 3. Bestaande bomen

(Paragraaf 4.2.2): De huidige bomen vormen een waardevolle kwaliteit van de fietsroute. Ze zorgen voor verkoeling op hete dagen en vangen veel fijnstof uit de lucht. De gezonde bomen kappen om een wetering te graven vindt indiener strijdig met het bomenbeleid. Het is niet goed voor de aantrekkelijkheid van de fietsroute. De bomen moeten blijven staan.

### *Reactie:*

*De bomen ter plaatste van het bouwplan Kanaalweg 59 blijven voorlopig staan. Zolang er nog geen definitieve plannen zijn vastgesteld voor de inrichting van de Kanaalzone is kappen niet aan de orde. Om het bouwplan te bereiken en mogelijk te maken zijn er wel enkele bomen in de kanaalzone gekapt. Opgemerkt wordt dat het hier allemaal volwassen exemplaren van de Canadese Populier betreft, die gezien hun leeftijd naar verwachting met een jaar of 10 aan het einde van hun levenscyclus zijn. In de nog uit te werken plannen voor de kanaalzone zullen altijd bomen terugkomen.*

## **Conclusie**

Op grond van deze zienswijze wordt paragraaf .4.9 'Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar' aangevuld met een korte samenvatting van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar en het

daar bij behorende Actieplan Utrecht Fietst. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de verbeelding of de regels.

## Zienswijze 226 en 227

### 1. Verlies van privacy

Indiener is bewoner van één van de woonboten op het Merwedekanaal en van mening dat inkijk vanuit de appartementen tot inbreuk op de wet privacy leidt.

#### *Reactie:*

*De afstand tussen de woonboten en de bebouwing in het plangebied bedraagt circa 50 meter. In hoog stedelijk gebied is dat een geenszins ongebruikelijke of onredelijk kleine afstand tussen woonbestemmingen. Wij zijn dan ook van mening dat daardoor geen onevenredig privacy verlies optreedt bij indiener. De privacywet gaat overigens over de bescherming van persoonsgegevens en niet over de onderlinge afstanden tussen woningen.*

### 2. Geluidsoverlast

Indiener wijst op geluidsoverlast van de horecabestemming aan de haven en de uitrit van de parkeergarage.

#### *Reactie:*

*Zie reactie onder 98.*

### 3. Planschade

Indiener is van mening dat, door bovenstaande argumenten, mogelijk tot waardevermindering van zijn woonboot leidt. Hij verzoekt om aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan of anderzijds schadeloosstelling

#### *Reactie:*

*Indien indiener van mening is dat hij door de planontwikkeling in een planologisch nadeliger positie komt te verkeren waardoor hij schade ondervindt die redelijkerwijs niet geheel voor zijn rekening dient te komen, kan hij, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, bij de gemeente een verzoek indienen voor tegemoetkoming in de planschade. Gezien de afstand van de nieuwbouw tot de woonboot van indiener, alsmede gezien de ligging van het plangebied en de woonboot van indiener in hoog stedelijk gebied, achten wij de kans dat een eventuele planschade het normale maatschappelijke risico overstijgt echter zeer gering.*

## **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## Zienswijze 363

### 1. Uitzicht

Indieners zijn van mening dat de hoogbouw van het nieuwbouwcomplex niet past in de omgeving. Zij wijzen op de 35 meter hoge schoorstenen van de Hulpwarmtecentrale. Deze zijn tot gemeentelijk monument verklaard. Het is naar hun mening zonde om een monument van de ene zijde aan het zicht te onttrekken en van de andere zijde het monument te zien met de hoge bebouwing erachter. Ook zijn zij van mening dat de geplande hoogbouw geheel niet past in de directe omgeving, waar de bestaande bebouwing maximaal 6 verdiepingen hoog is.

Indieners vrezen dat door het herstel van de Vleutense Wetering mogelijk geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal. Dit zouden zij een gemis vinden qua uitzicht, naast het feit dat het de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben ten goede komt.

#### *Reactie:*

*De schoorstenen zijn beschermd als gemeentelijk monument. De monumentenstatus betekent behoud voor de toekomst. De planontwikkeling vindt plaats op een naastgelegen kavel en de zichtbaarheid van de schoorstenen vanaf deze zijde verminderd inderdaad door de nieuwbouw en het hoogte-accent. De schoorstenen blijven wel goed zichtbaar vanuit de andere zijden. In een transformatie van een voormalige industriezone naar woongebied is wijziging van de directe omgeving van de schoorstenen onvermijdelijk. Behoud is echter wel gegarandeerd.*

*Voor het overige zie beantwoording 102. 2*

### 2. Horeca

Indieners maken zich zorgen over geluidsoverlast indien er horeca komt. Als de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoeken zij om in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening (met regels voor geluidsnormen voor overdag en 's avonds).

#### *Reactie:*

*Zie reactie onder 98.*

### 3. Fietsverkeer op Kanaalweg

Indieners wijzen erop dat het de Kanaalweg – ook volgens het gemeentelijk beleid – een belangrijke fietsroute is, waar naast fietsers ook veel hardlopers gebruik van maken. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers, horecabezoekers, maar ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca. Hierdoor ontstaat tijdens de bouw, maar ook na de ingebruikname van het complex te veel hinder voor de fietsers. Het bestempelen van een weg tot fietsstraat om er vervolgens meer verkeer overheen te sturen is volgens Indieners tegenstrijdig beleid.

#### *Reactie:*

*Zie beantwoording bij zienswijze 82 m.b.t. verkeer.*

### 4. Scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal

Indieners maken zich zorgen om een toename van geluidsoverlast als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan. Zij wijzen erop dat een passerende gemotoriseerde boot op het kanaal buiten, maar ook binnen goed te horen is.

#### *Reactie:*

*Zoals aangegeven heeft de jachthaven een beperkte omvang en capaciteit. Hierdoor zullen alleen niet- of licht gemotoriseerde bootjes hiervan gebruik kunnen maken. Wij achten het vanwege de beperkte capaciteit van de haven en het soort boten dat daarvan gebruik kan maken, niet*

*aannemelijk dat hierdoor een onevenredige hinder voor de woonboten aan de overkant van het kanaal zal ontstaan.*

5. Boren in plaats van heien

Indieners verzoeken in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij omliggende woningen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

*Reactie:*

*Zie de beantwoording bij zienswijze 82.*

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

## 4 Bijlage: Anonieme zienswijzen



UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING

Verlengde Hoogravenseweg 13 | 3525 BB Utrecht | 030 - 289 08 70  
K.v.K. nr. 40477637 | info@urviking.nl | www.urviking.nl



Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

16 JUL 2015

Registratienummer

47

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.007897

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 15 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

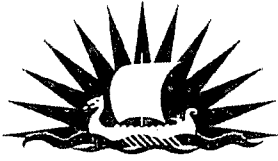
Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

De zienswijze van de Utrechtse roeivereniging Viking is als volgt: wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.



## UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING

Wij lichten dat hieronder nader toe. Eerst geven wij onze zienswijze op het plan Wilhelminawerf, daarna geven wij nog een toelichting op het roeien in Utrecht zodat onze argumenten ook voor niet-roeiërs te begrijpen zijn.

### **Plan Wilhelminawerf**

Wij hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Wij hebben bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

We lichten deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzien wij een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Wij voorzien dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;



## UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING

- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

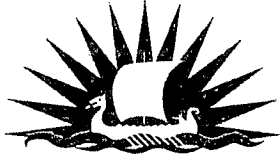
Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maken wij ons wel zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.



## UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Wij benadrukken dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Wij merken in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Roeien in Utrecht**

In Utrecht zijn al meer dan een eeuw roeiverenigingen actief: de studentenroeiverenigingen Orca en Triton en de algemene roeivereniging Viking. Samen hebben de roeiverenigingen ruim 2.100 leden, die zeer actief zijn op en rond het water. Dit gebeurt op recreatief niveau, wedstrijdniveau en ook op internationaal (olympisch) topniveau. De waardering hiervoor door de gemeente Utrecht blijkt onder andere uit het aanwijzen van roeien als kernsport. Terecht, want roeien is een sport die beoefend wordt 'van 11 tot 88 jaar'.

Iedere dag gaan er zo'n 120 ploegen het water op. De boten zijn, inclusief riemen, zo'n 7 meter breed en in lengte variëren ze van 6 tot zelfs 19 meter. Dat betekent dat het nu al druk is op het water. Zeker in combinatie met de snelheid: de boten varen tussen de 10 en 20 kilometer per uur, als ze aan het trainen zijn voor wedstrijden soms nog wel sneller. Met dergelijke snelheden kan een roeiboot niet snel stil liggen. Zelfs als de stuur en de roeiers meteen reageren en vol "remmen" is de remweg al snel tientallen meters.

De boten variëren van eenpersoons-skiffs via 4-en tot de 8. Alle roeiers zitten met hun rug naar de vaarrichting. Een deel van de boten, zoals de 8, heeft een stuurman (of stuurvrouw) die met het gezicht in de vaarrichting zit en ziet wat er vóór de boot gebeurt. Maar een groot aantal boten heeft geen stuur. De roeier kijkt in zo'n boot zelf regelmatig om om te zien of er boten of andere obstakels in de weg liggen.

Het Merwedekanaal is al meer dan 100 jaar ons belangrijkste roeiwater. Alle wedstrijd ploegen trainen uitsluitend op het Merwedekanaal. Alternatieven hebben we niet: het Merwedekanaal is het enige water dat over een lengte van enkele kilometers geschikt is om te trainen. Ideaal is het niet: op veel plaatsen is het kanaal al gevaarlijk smal, er zijn weinig lange rechte stukken en bruggen als de Balijeburg en de Sowetoburg (beiden met slechts één doorgang) geven oponthoud omdat op tegenliggers gewacht moet worden. Ook onze recreatieve roeiers maken intensief gebruik van het kanaal. Andere waterwegen in en rond Utrecht (de singels, Kromme Rijn) worden af en toe door recreatieve roeiers in de zomer gebruikt, maar zijn niet geschikt voor (wedstrijd)trainingen.



## UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING

Roeiers roeien het hele jaar door! Alleen als er ijs ligt of als het vriest wordt er niet geroeid. Periodiek vindt de instroom van nieuwe, onervaren leden plaats. Dat betekent dat onervaren roeiers leren roeien en sturen. Zij zijn nog niet altijd al in staat om snel en adequaat te reageren op onverwachte gebeurtenissen.

De drie verenigingen hebben samen afspraken gemaakt over de vaarregels op het kanaal. De belangrijkste regels zijn uiteraard de regels uit het BPR (Binnenvaartpolitiereglement).

Bij elke vereniging zijn er roeiers die meedoen aan het NK en trainen roeiers voor (selectie voor) EK, WK en Olympische Spelen. Sinds 2000 zijn er veel prijzen behaald door Utrechtse roeiers, waaronder vier keer Olympisch zilver, drie keer Olympisch brons en drie keer WK goud.

Zonder goede trainingen geen goede wedstrijd ploegen; zonder goede wedstrijd ploegen geen 'blikken' (medailles), laat staan Olympische roeiers. Zonder veilige roeiomstandigheden wordt roeien voor iedereen, te beginnen met de jongste en oudste roeiers, onmogelijk. Daarom hebben de drie roeiverenigingen al jaren geleden het "programma van eisen en wensen" voor het Merwedekanaal aan de gemeente gepresenteerd en toegelicht. Zodat er in de planvorming rekening gehouden wordt met onze belangen als belangrijke gebruiker van het Merwedekanaal. Helaas moeten wij constateren dat de gemeente met het plan Wilhelminawerf geen rekening heeft gehouden met onze veiligheid en daarmee de toekomst van het roeien in Utrecht.

### **Ervaringen met andere watergebruikers**

Ook nu al delen wij het Merwedekanaal met andere gebruikers: de zeeverkenner, zwimmers met hun zeilboten, sloepjes en andere motorboten en af en toe een kano.

Meestal gaat dat -gelukkig- goed, maar regelmatig moeten roeiers een noodstop maken omdat andere boten onvoorspelbaar zijn (opeens gaan stilliggen of oversteken) of zich niet aan de vaarregels houden. Het gaat daarbij niet om onze eigen vaarregels, maar om de regels uit het BPR. Helaas kennen veel watergebruikers deze regels niet (of houden zich er niet aan). Ook onvoorspelbaar gedrag is voor roeiers, met de lange remweg die boten nu eenmaal hebben, lastig.

Het gebruik van het Merwedekanaal door anderen concentreert zich, net als bij de roeiers, op de avonden en de weekenden. We zitten dus regelmatig "in elkaars vaarwater". Waar wij in de wintermaanden maar beperkt mede-gebruikers ontmoeten, gebeurt dat van april tot oktober veelvuldig. Net de maanden dat de roeiers hetzij intensief trainen voor wedstrijden (noodzakelijk om op nationaal en internationaal niveau aan de top mee te kunnen blijven draaien), hetzij leren roeien en sturen.

Wij realiseren ons dat het Merwedekanaal niet "van ons" is en vragen dus ook niet om het verbieden van ander watergebruik op het Merwedekanaal. We vragen echter wel nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid van de roeiers, die geen alternatief trainingswater hebben en dus aangewezen zijn op het Merwedekanaal.

### **Aanvullend aandachtspunt**

In het plan Wilhelminawerf is een nieuwe brug getekend over het Merwedekanaal, maar die brug maakt geen onderdeel uit van het plan.

Er wordt in verschillende andere studies gesproken over nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, naast de genoemde brug onder andere ook bij de Jaarbeurs. Wij wijzen erop dat iedere nieuwe brug, zeker als deze dicht bij een andere brug ligt, gevolgen heeft voor het roeien in Utrecht. Niet alleen zijn bruggen voor ons onveilige punten, bruggen belemmeren ook de training over langere afstanden. Wij gaan er vanuit dat de gemeente, daar waar sprake zou kunnen zijn van nieuwe bruggen, tijdig zelf het initiatief



## UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING

te nemen om met ons van gedachten te wisselen over de vormgeving van de brug. Uitgangspunten daarbij zijn voor ons te allen tijde dat de brug hoog genoeg moet liggen om ongehinderd onderdoor te kunnen roeien, en dat de brug geen pijlers in het water heeft.

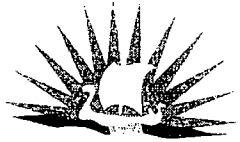
### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Wij wijzen u erop dat Viking de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel. Viking stelt uw gemeente op voorhand aansprakelijk voor alle door geleden en te lijden (plan)schade en kosten in relatie tot de besluitvorming en uitvoering van de voorliggende bestreden besluiten.

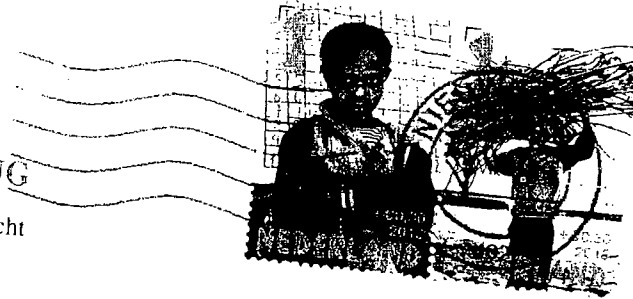
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,  
namens de Utrechtse Roeivereniging Viking,

voorzitter



UTRECHTSE ROEIVERENIGING VIKING  
Verlengde Hooggravenseweg 13, 3525 BB Utrecht



Utrechtse Roeivereniging J.d.  
Hagelkornen J.d.  
16 JUL 2015  
Registratienummer

4417 3500CE200

70



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

*Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.*

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra in wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gegedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### Tot slot


Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

P.s. Voor mij als veteranen roeister is het vanwege de drekte door de roeiers van Ora en Triton al met oventlyk om door de week in de avonden op het Merwedekanaal te roeien. Door deze plannen wordt het roeien ook in het weekend vrijwel onmogelijk.

Alternatief roeiwater voerpladdeboten is er niet, graag wil ik dat uitgebreid wordt onderzocht of het Merwedekanaal nog wel extra scheepvaart kan hebben zeker ook omdat het Merwedekanaal een "lilotsbak" is en gemiddeld verkeer lang golven geeft op het water hetgeen erg verslorend is voor de roeihaal.

Ik waardeer uw inspanningen om dit deel van Ulorecht aantrekkelijker te maken maar dat mag niet ten koste gaan van onoverwinnbare roei-accommodatie 

M 977 95000200

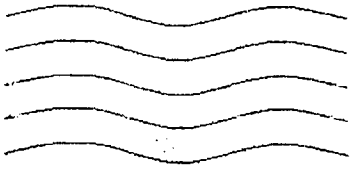
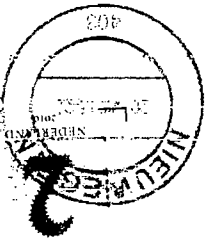
3500 LF Utrecht

Postbus 16200

Ta v R. H. Meijer,

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling, Sectie-  
ontwikkeling,

De Gemeenteraad van Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



21 JUL 2015



15.008139

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf, gepubliceerd op 19 juni willen wij daarop onze zienswijze geven.

Wij, mijn echtgenote en ik, zijn 50 jaar betrokken bij de roeisport in Utrecht en hebben beiden ook nog onze jeugd bij het Merwedekanaal doorgebracht. Wij hebben daardoor - menen wij - een goed inzicht in de historische ontwikkelingen, maar ook in de gevolgen van de voorgenomen besluiten.

In algemene zin zal onze zienswijze niet veel verschillen van die van de roeiverenigingen, maar wij willen het volgende benadrukken:

#### **VEILIGHEID**

Door de aanleg van een recreatiehaven wordt gewerkt aan een zeer onveilige situatie en wel hierom:

- a. er zijn jaarlijks maar liefst ca. 100.000 passeerbewegingen voor de uitgang van de beoogde haven
- b. de (uitgang van de) haven wordt gecreëerd op een van de meest onlogische plekken van het kanaal (smal deel, in bocht, vlak bij brug)
- c. door de gekozen uitgang wordt ook het verkeer dat onder de Balijebrug doorgaat (heen en weer) ernstig belemmerd
- d. de gedragingen van bestuurders van plezierboten zijn niet altijd best, vaak zijn zij niet op de hoogte van de vaarregels en -om het onparlementair te zeggen- klooiën ze maar wat aan. Aan snelheidsaanwijzingen (lees: beperkingen) houden velen zich niet. Handhaving gebeurt niet.
- e. specifieke aandacht vragen wij voor een kwetsbare groep. Jonge jeugd wordt het roeien bijgebracht, maar hun reacties op het water en het omgaan met lastige situaties zijn niet zoals van volwassenen kan worden verwacht. Daarvoor wordt intensieve begeleiding gegeven, maar de situatie wordt met dit plan dus veel gevaarlijker.
- f. Horeca (bedoeld sterke drank) en verkeer, dus ook waterverkeer, verdraagt zich niet altijd met veiligheid. Vorig jaar is in de gemeente Sticht Vecht na afloop van een parade nog een dodelijk ongeluk gebeurd. Ook voorzien wij dat op dit punt geen controle en handhaving zal plaatsvinden.
- g. stapeleffect. We verwezen naar de historie. Veel is veranderd aan en op het Merwedekanaal en er is nog meer in de ontwikkeling, zoals bruggenbouw). Dus krijg je -als alles doorgaat- alleen maar toenemende onveiligheid

## **(TOP)SPORT ROEIEN in Utrecht**

Roeien is een belangrijke sport in Utrecht. Los van verschillende politieke opvattingen waardoor breedtesport dan wel topsport wordt aangehangen, sport is belangrijk. In Utrecht zijn zo'n 2000 personen lid van de drie verenigingen, ruwweg 2/3 bij de studentenclubs Triton en Orca en 1/3 bij de algemene vereniging Viking. Kenmerkend voor de Universiteitssteden is dat ze allemaal studentenroeiverenigingen hebben, wat bijzonder is.

Het overgrote deel van de roei(sters) is recreatief, beperkt prestatief bezig, sport en de vereniging zijn belangrijk voor hen. Een kleiner deel wil in de roeisport echt presteren en het streeft deelname aan wereldkampioenschappen en Olympische spelen na.

De Utrechtse clubs zijn daarbij zeer succesvol

Een paar feiten:

- deelname aan 11 Olympische Spelen
- (zilveren medailles in 2000 en 2008, bronzen medailles in 1964, 1984, 2012)
- tientallen medailles op WK, EK, Universiades en juniorenkampioenschappen
- meer dan 10 sportpijzen van de gemeente Utrecht
- een ereprijs van de Universiteit Utrecht

Roeien, kernsport voor de gemeente Utrecht, dat klinkt goed en bemoedigend. Maar het is belangrijk te beseffen dat drie zaken belangrijk zijn:

1. mensen (leden, ondersteuners etc.)
2. materiaal (boten, botenhuis)\_
3. **GESCHIKT ROEIWATER**

Wat is een voetbalclub met een kantine en een bal, maar geen veld?

Voor roeien is geschikt water belangrijk, voor toproeien moet dat aan wat meer eisen voldoen.

De voorgestelde plannen maken het roeiwater absoluut ongeschikt voor het toproeien en minder geschikt voor het roeien in het algemeen.

De gevolgen zijn: evident:

1. verminderende aantrekkelijkheid van en aandacht voor de roeisport
2. teloorgang ("de dood") van het roeien als topsport in Utrecht.

In de aanhef spraken wij over 50 jaar terug. Toen waren er dikke rapporten over een roeibaan, die er niet gekomen is. Ook de afgelopen jaren kwam een roeibaan in beeld. Het verslag van het Politiek SportCafé in juni j.l. eindigt: 'hoe dan ook, het Dossier Roeibaan sleept zich voort zonder zicht op een oplossing. Zelfs die krachtige, creatieve sportwereld lijkt hiervoor geen oplossing te vinden. En dus zal het bij het Politiek Sportcafé 2016 vast (ook) weer gaan over roeiwater.'

## **DAMES EN HEREN,**

1. met klem vragen wij u af te zien van de aanleg van de haven zoals bedoeld in het ontwerp bestemmingsplan.
2. Het Merwedekanaal primair te beachouwen als "roeiwater" en het overige beleid mbt het Merwedekanaal daarop af te stemmen
3. 1 en 2 zouden ons insziens moeten gelden zolang niet is voorzien een geschikte nieuwe (trainings)roeibaan

**Tot slot**

Graag nodigen wij u van harte uit zelf de situatie in ogenschouw te nemen. We willen dat organiseren op het water, in boten, en langs het water. We vernemen graag van u en zullen u meenemen in de wereld van 2000 enthousiaste roeiliefhebbers.

Wij zijn overigens heel blij dat veel (ex-)topoers en anderszins betrokkenen het beroep de besturen van de roeiclubs in hun bezwaren ondersteunen.

Met vriendelijke groet

**NOOT:**

id van Viking en in velerlei zin betrokken bij het verenigingsgebeuren. Hij heeft meegewerkt aan de uitgave van boeken over het roeien: Jubileumboeken URV Viking (2006, 2011), Geschiedenis van de Kon. Holland Beker (2011) en Helden op het Water (2014).

Hij is voorzitter van de Stichting Documentatiecentrum Roeisport, bestuurslid Sticht Documentaire 150 jaar Roeisport

Recent is een artikel verschenen in Oud-Urecht over de Utr. Verenigingen, dat hier is bijgevoegd.

stuurt en coacht 50 jaar bij Viking. In haar jeugd stuurde zij roeiploegen van Charon en Batavier, voorlopers van Orca.

De geschiedenis en successen van Triton, Orca en Viking is in mooie werken geboekstaafd.

De Varsity-winnaars van 1933 bij het erevlot: F. Moltzer (boeg), W.F.F. Oppenoorth, J.C.J. Storm van 's-Gravensande, W.A.P.F.L. Storm van 's Gravensande (slag) en C.L. van Woelderren (stuurman).

□ ARCHIEF TRITON



## Triton, Viking en Orca, roeien in Utrecht

*Utrecht kent een rijke roeigediedenis die teruggaat tot het laatste kwart van de 19e eeuw. De drie nog bestaande verenigingen werken nauw samen, maar koesteren ook hun eigen identiteit en tradities.*

Utrecht telt drie roeiverenigingen, twee studentenverenigingen en één open burgervereniging. De oudste vereniging, Triton, is opgericht in 1880, gelieerd aan het Utrechtsch Studenten Corps en telt 750 leden. Tot de oprichters behoorde Willem Einthoven, in 1924 winnaar van de Nobelprijs voor de Geneeskunde. In 1906 werd de burgerroeivereniging Viking opgericht, die nu 650 leden

heeft. De derde is Orca (700 leden), in 1970 ontstaan uit de fusie van twee studentenroeiverenigingen, De Batavier en Charon. De Batavier was aanvankelijk verbonden met studentenvereniging Unitas, Charon met Veritas. Beide waren lange tijd subverenigingen van Viking. Ze splitsen zich weer af in de jaren zestig, functioneerden vervolgens een aantal jaren zelfstandig, maar zagen zich door gebrek aan voldoende kaderleden, financiële middelen en behoorlijke huisvesting in 1970 gedwongen tot een fusie. De historie verhaalt van meer verenigingen (zie de tabel). Ook de universiteitssteden Groningen, Leiden en Delft kennen drie verenigingen, twee voor studenten en één open vereniging. Sinds 1978 zijn de clubs gezamenlijk gehuisvest in accommodatie De Driewerf in Hoograven aan het Merwedekanaal. De slechte accommodaties van de afzonderlijke clubs en hun beperkte financiële middelen leidden in

menspraak met de gemeente en de universiteit tot deze zamenlijke huisvesting. Dat ging niet zonder slag of toot. Wat voor buitenstaanders misschien logisch leek - het samengaan van Orca en Triton - was dat voor de clubs zelf allerminst. Ze hechten sterk aan hun eigen identiteit en moesten al flink slikken bij het idee van een gedeelde roeifaciliteit in het nieuwe gebouw.

Omwege de groei van de clubs is de accommodatie sindsdien in verschillende keren uitgebreid en nu beschikt elke club over goede, eigen voorzieningen waar ze hun eigen identiteit kunnen koesteren.

#### Burgers, ballen en knorren

De vereniging telt leden van 10 tot 80 jaar, even veel vrouwen als mannen en met een diverse achtergrond. De leeftijdsgroepen 20 en 30 jaar is er permanent ondervetegenwoordigd. Dat is de groep die studeert (en dan lid is van een studentenroeivereniging) of druk is met loopbaan en/of gezin.ewel het lidmaatschap van het Utrechtsch Studenten Corps sinds 1969 geen voorwaarde meer is voor het lidmaatschap van Triton, bestaan er wel lijnen tussen het corps en Triton. De mores van het corps worden wel niet zo strikt gevolgd, voor de niet-corporalen blijven de regelsleden toch de 'ballen'. Omgekeerd worden de niet-corporale roeiers 'knorren' genoemd.

De corporale vereniging, dus ook bij Triton, zijn van oudsher de jasjes en dasjes gewoon, men hecht er aan

Bestuurslid Stichting Documentatiecentrum Roeisport, erelid van de U.R.V. Viking.

zich 'correct' te kleden. De knorren kenden in veel gevallen geen verenigingskleding naast hun sportkleding, hooguit een trui.

Ook bij het benoemen van boten kiest Triton een serieuzere uitstraling. Vaak worden boten genoemd naar ereleden of anderen die een voorname rol hebben gespeeld voor de vereniging. Bij Orca vinden we namen als 'Prof. Dr. Erelid' en 'Shunyi Yungi..wat een knor', terwijl Tritonboten vaak formele namen hebben als 'A.P. Nolet' en 'J.E.J. ten Berg'.

## Overzicht Utrechtse roeiverenigingen

Naam	Jaren	Doelgroep	Loods	Bijzonderheden
Roei- en Zeilvereniging	1862 - ??	studenten	onbekend	genoemd in <i>Studenten Almanak</i> 1862
Roei- en Zeilvereniging Het Spookschip of De Vliegende Hollander	1869 - ??	studenten	onbekend	genoemd in <i>Studenten Almanak</i> 1869
De Vliegende Hollander	1872 - ??	studenten / burgers	Kromme Rijn	genoemd in <i>Studenten Almanak</i> 1873
Utrechtsche Studentenroeivereniging Triton	1880 - heden	studenten	Kruisvaart (1880) Park Oog in Al (1923) Hoograven (1978)	
Utrechtsche Roei- en Zeilvereniging Viking	1906 - heden	burgers en tijdelijk studenten (subgroepen/-verenigingen)	Oude Rijn (1907) Keulsekade (1921) Hoograven (1978)	
Utrechtsche Roei- en Zeilvereniging De Batavier	1912 - 1926	studenten	Oog in Al	verbonden met Unitas
Ulysses	1936 - 1937	studenten		idem, niet actief geworden
Charon	1945 - 1970	studenten	Zeehaenkade (1967)	verbonden met Veritas, subgroep Viking, afgesplitst in 1967
De Batavier	1956 - 1970	studenten	Oudegracht (1962) Zeehaenkade (1967)	subgroep Viking, afgesplitst in 1962
Orca	1970 - heden	studenten	Zeehaenkade Hoograven (1978)	fusie van Charon en De Batavier
Opopoi	1960 - 1973	studenten (vrouwen)	Zeehaenkade	verbonden met UVSV, in 1973 fusie met Triton

Veel gewoonten zijn voor beide clubs dezelfde geworden. Bovendien wordt er veel samen gedaan, zeker ook samen geroeid. Naast een gezonde sportieve ontmoeting is daarom het knorren- versus ballenverhaal vooral een thema bij de introductie, in liederen en bij het cabaret. Uit een in 2005 gehouden enquête onder Orca-leden bleek dat 45 procent lid zou worden van Triton als Orca niet bestond. Toch is er een bijzonder moment waarop je of voor de een of voor de ander bent: de jaarlijkse Varsity.

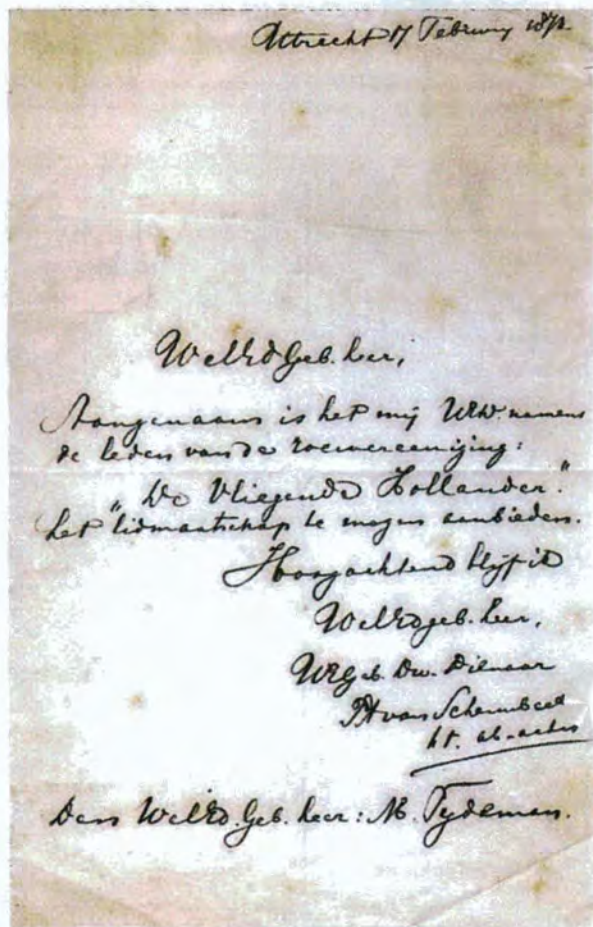
#### Nationale universiteitsroeiwedstrijden

Geïnspireerd door de jaarlijkse race tussen Oxford en Cambridge op de Thames organiseerden de roeiverenigingen Njord en Laga uit Leiden en Delft in 1878 de eerste Varsity (verbastering van *University*) op het Galgewater in Leiden. In 1882 nam Triton als derde vereniging deel en een jaar later werd de Nederlandsche Studenten Roeibond opgericht om het evenement verder uit te bouwen. De Varsity was voorbehouden aan de corporale roeiverenigingen.

De wedstrijd kent diverse nummers, maar het hoofdnummer is de wedstrijd van de Oude Vieren, waarin de clubs hun beste roeiers laten plaatsnemen. Winnen van dit nummer geeft sterrenstatus op de vereniging.

Triton heeft de Varsity vijftien keer gewonnen, maar de laatste keer was alweer lang geleden, in 1967. De ploeg bestond uit Erik Hartsuiker, Herman Rouwé, Tom Dronkert, Berend Brummelman en stuurman De Ruiters. Deze vier gingen een jaar later ook naar de Olympische Spelen van Mexico. Hartsuiker en Rouwé hadden in 1964 in Tokio al brons gewonnen in de twee met stuurman.

In 1973 werd de Varsity opengesteld voor alle studentenverenigingen. De eerste knorrenclub die wist te winnen was Orca in 1980, nota bene in het jaar dat Triton zijn eeuwfeest vierde. Bij een deel van de supporters van corporale verenigingen leidde dat tot onsportieve reacties langs de kant die door de organisatie krachtig werden veroordeeld. Over-

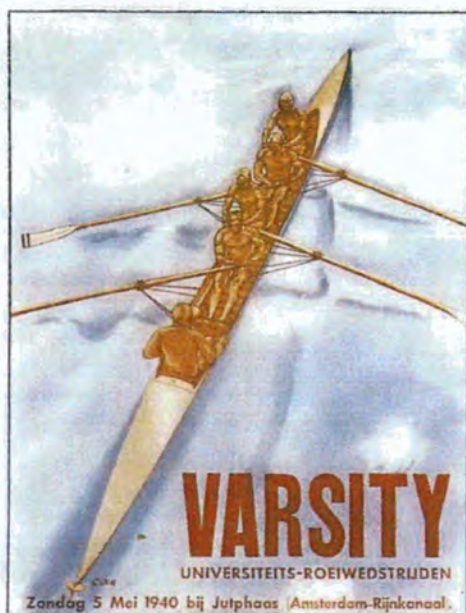


Brieven met uitnodiging lid te worden van De Vliegende Hollander, de eerste roeivereniging.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF

Affiches Varsity 1940, 1941 en 1946.

□ ARCHIEF TRITON



gens deed Orca niet mee aan de verplichte ceremonies zoals het geven van een receptie en de kroegjool. Dat werd de club niet in dank afgenomen.

Orca won daarna nog vier keer, het laatst in 2004 met de roeiers Geert Cirkel, Bert Westerveld, Sjoerd Hamburger, Roy van Kessel en stuurman Merijn van Ooijen. Het feest werd corporaal gevierd, de *Volkskrant* zette als kop boven het verslag 'Zelfs de roeiers van Knorca vertonen nu bralerig gedrag'. Vanaf 2005 kwam de winnaar steeds uit Amsterdam (Nereus) of Rotterdam (Skadi).

De toezegging die Triton in de jaren veertig deed de organisatie van de Varsity op zich te nemen als deze in 'Utrecht' zou worden gehouden, heeft ze altijd gestand gedaan. In 1940 en vanaf 1946 is de Varsity op het Amsterdam-Rijnkanaal verroeid met uitzondering van 1971 toen de strijd plaatsvond op de Amsterdamse Bosbaan. Tot 1970 werd er gestart in Utrecht en gevaren tot Jutfaas, daarna op een traject bij Houten.

#### Roeien in soorten en maten

Orca en Triton tellen veel leden voor wie de sport en de vereniging in de eerste plaats gezelligheid betekenen. Er worden allerlei sociale evenementen georganiseerd, zoals (thema)feesten en wintersport, maar ook wedstrijden op het kanaal. Veel ploegen doen - weliswaar niet op topniveau - mee aan competities met andere verenigingen. Wie zich 'comproeier' noemt, maakt daarmee de ingewijde duidelijk wat voor soort roeier hij is.

Voor beide clubs is de opleiding van roeiers en roeisters voor de (inter)nationale top een beleidsprioriteit. In het verleden zijn dan ook veel sportieve successen behaald. Voor maar liefst elf Olympische Spelen werden mannen en vrouwen van de huidige drie Utrechtse clubs geselecteerd. Ze behaalden vele finaleplaatsen en oogstten twee zilveren en drie bronzen medailles (zie kader). Naast deze successen waren er ook topklasseringen op Wereld-, Europese en Studentenkampioenschappen. De clubs behoorden meerdere malen tot de gelauwerden voor de jaarlijkse Utrechtse sportprijzen.

Bij Viking is het aanbod van recreatief roeien groter, wat ook te maken heeft met de bredere spreiding in leeftijd bij die club. Het prestatief (top)roeien vindt vooral bij de juniors plaats. Als die gaan studeren, stappen ze bijna altijd naar een studentenclub en dan blijkt hun achtergrond een perfecte basis om door te groeien naar de top. Triton en Orca hebben daar aardig wat sportieve vruchten van weten te plukken.

Het dagelijkse roeien gebeurt op het Merwedekanaal. Daarnaast zijn het 'rondje stad' via de Vaartsche Rijn, Singel en Oudegracht en een tochtje op de Kromme Rijn in trek. Verder doen leden van Viking, Triton en Orca mee aan ochtenden georganiseerd door andere verenigingen in het hele land, aan meerdaagse tochten in het buitenland en aan lange-afstandstochten met wedstrijd karakter.

Het als de andere verenigingen schuwt ook Vikingen bijzondere projecten niet. Roeiers van Viking slaagden er in 1977 in om - bij de tweede poging - Het Kanaal over te steken van Calais naar Dover. De club doet jaarlijks met meerdere ploegen mee aan de Elfstedentocht en organiseert zelf een prestatieve tocht van 90 kilometer door het Hart van Holland,



Bootslieden vader (Cor) en zoon (Wim) Heuvelman poseren met hulpje Jan voor de campagne 'Vakmanschap is Meesterschap' van bierbrouwer Grolsch.

□ FOTO PAUL HUF | ARCHIEF TRITON

waarvoor ook uit het buitenland belangstelling bestaat.

Twee keer per jaar, in december en januari, strijden de drie clubs op alle niveaus en in verschillende boottypes tegen elkaar. Dat zijn de zogenaamde *Bumpingraces*, die door respectievelijk Triton en Orca worden georganiseerd. De roeiers en roeisters dragen dan het clubtenu, terwijl de verenigingen zich ook onderscheiden door de clubkleuren op de bladen van de riemen en door de bootnamen. Bijna alle Vikingboten zijn vernoemd naar helden uit de Noorse mythologie.

#### Eigen bootslieden

Boten werden van oudsher gebouwd van hout en dat vereiste deskundig onderhoud. De eerste veertig jaar had Triton



In 1977 staken vier Vikingers (Fred Tap, Peter Knappstein, Jos Steehouder en Walter Vermeulen) het Kanaal over van Calais naar Dover. Voor de 48 kilometer hadden ze 5,5 uur nodig, voor de laatste kilometer één uur!

□ ARCHIEF VIKING

Hendrik van Essen in dienst om het beheer en onderhoud te doen. Hij werd in 1923 opgevolgd door Cor Heuvelman, die een groot vakman bleek. Voor Triton, maar ook voor Viking, bouwde hij vele boten. Zijn zoon Wim volgde hem in 1961 op en bleef voor de vereniging werken tot de verhuizing naar Hoograven in 1978. De kwaliteiten van vader en zoon Heuvelman kregen ook erkenning toen ze figureerden in een reclamecampagne van het biermerk Grolsch in de serie 'Vakmanschap is Meesterschap'. Vanaf 1978 ging Wim Heuvelman als ambtenaar van de gemeente werken voor de drie verenigingen samen. De derde generatie Heuvelman is belast met het beheer van de roeiaccommodatie.

Tegenwoordig worden boten van kunststof gemaakt. In Europa zijn *Empacher* (Duitsland) en *Filippi* (Italië) grote namen. Maar ook import van Chinese boten neemt toe. Het Utrechtse bedrijf *EuRow* van Rob Heeres, bootman van Orca en Triton, krijgt uit het hele land opdrachten voor onderhoud en reparaties van roeiboten.

Ook Viking had eigen bootlieden in dienst. De eerste bootman was Hendrik Oorlog, die in 1912 werd opgevolgd door Jan Nagtegaal. Diens zoon Albert stond later de botenbouwer Jacob Slegtenhorst bij die van 1943 tot aan zijn pensionering in 1970 maar liefst 39 boten voor Viking bouwde. Daarvan is er nog één over, de Jan Nagtegaal, die ceremonieel gebruikt wordt, bijvoorbeeld bij een (roeiers)huwelijk.



Opening van de gezamenlijke accommodatie in 1978.

□ ARCHIEF TRITON



De Nationale Damesacht acht die op de Olympische Spelen in Sydney zilver behaalde met als slagenpaar de Orcanen Elien Meijer en Marieke Wetsershof, daar achter van Viking Tessa Appeldoorn.

□ FOTO RAINER EMPACHER

#### Nieuw trainingswater gezocht

Vanuit de huidige locatie aan het Merwedekanaal z de stad, de Kromme Rijn en de Vecht via de Vaartsche Rijn goed bereikbaar. Maar roeiend Utrecht ziet toch met groot plezier het verder herstel van de Singel tegemoet. De recreatievaart is daar en in de grachten de laatste jaren wel fors toegenomen, maar tot nu toe levert dat weinig problemen op.

Absoluut problematische wordt het met het Merwedekanaal. De groeiende bebouwing richting het kanaal, de toenemende recreatie en een aantal nieuwe bruggen maken het Merwedekanaal steeds minder geschikt als trainingswater voor de wedstrijd ploegen. De situatie langs het kanaal voor de begeleiders die meefietsen is niet zonder risico's. Deze ontwikkeling kan negatief uitwerken op de topsportambities van Triton, Orca en - in mindere mate - Viking. Plannen om een roeibaan aan te leggen in de polder Rijnenburg zijn door de economische crisis stilgelegd. Toch zou daar of elders een oplossing gerealiseerd kunnen worden die vele belangen dient.

#### Bronnen

- Appeldoorn, Frim e.a., *Eeuwig Viking, 100 jaar burgerroeivereniging* (Utrecht 2006).
- Berg, Johan ten, e.a., *Lustrumboek Triton 1880-2005* (Utrecht 2005).
- Berg, Johan ten, Leo van de Ruit en Ruud Stokvis, *125 jaar Koninklijke Nederlandsche Studentenroeibond* (z.p. 2008).
- Lustrumboekcommissie Orca 1970-1995 (Utrecht 1995).
- Lustrumboekcommissie Orca 1970-2005, *Lustrum 7* (Utrecht 2005).
- Winden, Chris van, e.a., *Orca 1970-1980, in 10 naar 100* (Utrecht 1980).

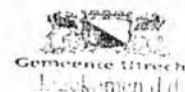
PKLP1 160802  
20-07-15 12:23  
NEDERLAND

€ 2,07

Aan de gemeenteraad v Utrecht  
Ruimtelijke en Econ. Ontwikkeling afd. gebiedsontwikkeling  
t.a.v dhr P.H. Meyer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



24 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
 T.a.v. P.H. Meijer  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht



15.008328

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druipt ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;

- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- Het ontbreken van enig alternatief trainingswater voor de drie roeiverenigingen van Utrecht;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren met de regels en de veiligheid van de roeiers omgaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt roeiwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, zijn gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen.

Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart. De ervaring leert dat pleziervaart over het algemeen buitengewoon weinig rekening houdt met roeiers. Men houdt zich niet aan de maximumsnelheid en heeft geen oog voor de deining die dit veroorzaakt en de bijbehorende overlast voor roeiers die aan het trainen zijn. Een toename van de recreatievaart op het Merwedekanaal zal dit probleem vergroten. Daarnaast zullen bij meer drukte meer boten in de verleiding komen elkaar op te lopen, wat een toename van het aantal onveilige situaties zal veroorzaken, met alle gevolgen van dien (zie paragraaf 'Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal').

In het bijzonder maak ik mij daarnaast zorgen over sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het

Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### Het ontbreken van alternatief trainingswater voor de drie roeiverenigingen

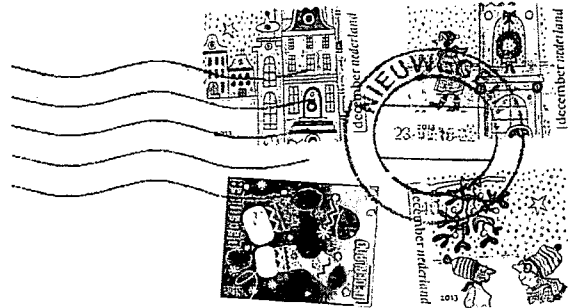
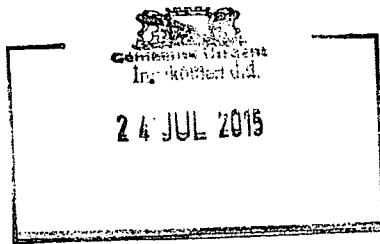
De drie roeiverenigingen die in Utrecht gevestigd zijn hebben geen ander trainingswater tot hun beschikking dan het Merwedekanaal. Het plan voor het realiseren van een recreatiehaven brengt het veilig gebruik van het enige (!) trainingswater in gevaar. Het is onacceptabel om in een grote (studenten)stad als Utrecht het voortbestaan van drie roeiverenigingen met gezamenlijk meer dan 1200 leden in gevaar te brengen door meer recreatievaart op het Merwedekanaal mogelijk te maken. Bovendien zijn het nut en de noodzaak van dat laatste mijns inziens uiterst discutabel.

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeenteraad Utrecht  
Ruimtelijke ~~ontwikkeling~~ en Economische  
Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer.  
Postbus 16200 3500 CE Utrecht.



15.007898



16 JUL 2015

Registratienummer

48

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

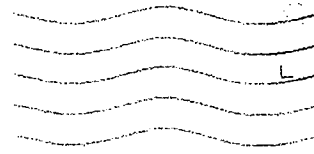
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

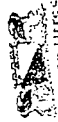
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,




 Gemeente Utrecht  
 Ingekomen d.d.  
 16 JUL 2015  
 Registratienummer

Gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke/economische ontwikkeling  
 afd. gebiedsontwikkeling  
 T.a.v. P.H. Meijer  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht

3573 AE-113

49

  
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

16 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roel)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

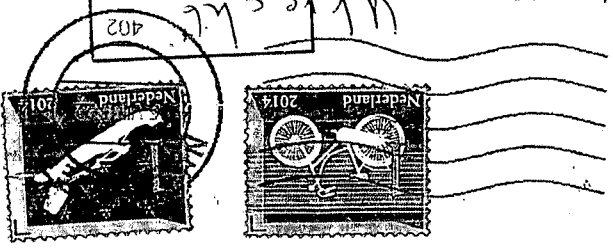
Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

HOBBY 3500000000

De gemeenteraad van  
Ruinselste en economische ontwikkeling  
afdeling gebedsambtel  
van P.H. Meyer  
postbus 16200  
3500 CF Utrecht

Utrecht  
16 JUL 2015  
Registratienummer

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.





15 JUL 2015

50  
15 JUL 2015



15.007912

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roel)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

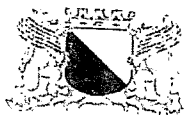
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

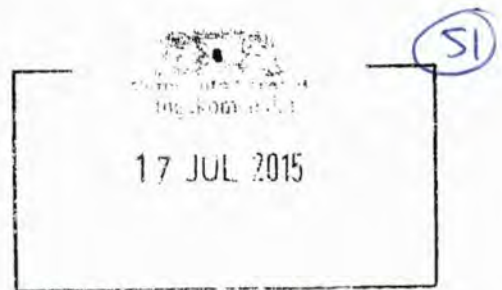


Gemeente Utrecht

Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

15 JUL 2015

aan: Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en E.O.  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

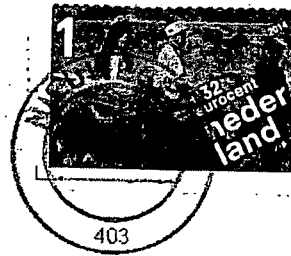
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



17 JUL 2015



Gemeenteraad Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische  
 T.a.v. P.H. Meijer ontwikkeling  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht

NOETU 3500CE200



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

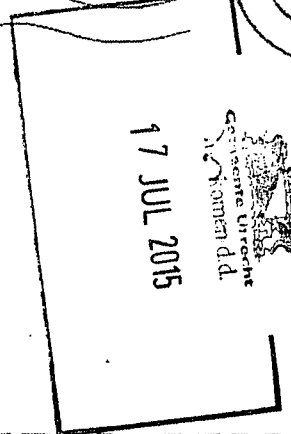
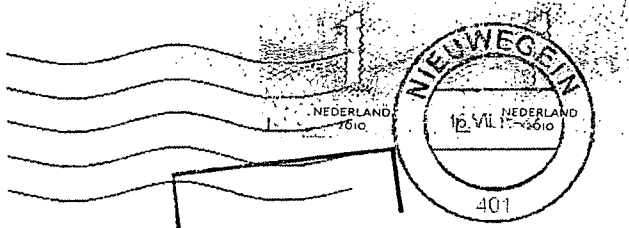
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



401 3015

53



17 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het ontwerpbestemmingsplan beperkt de trainingsmogelijkheden voor roeiers in belangrijke mate en leidt tot onveilige situaties en ongelukken voor roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waarin extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren.

Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

De ontwikkeling van een haven druist in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder goed en veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk. Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is ook de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, maar wel ook hoge kosten, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke, dus zeer kwetsbaar. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- dat roeiers ondanks de aanleg ervan toch voldoende (topsport) trainingsmogelijkheden behouden;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

Dit versterkt mijn bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven in het plan.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de trainingsmogelijkheden voor de roeiers en voor de veiligheid van gebruikers van het kanaal zijn onderzocht en meegewogen.

Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt. Dit geldt zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Samenvattend,**

op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

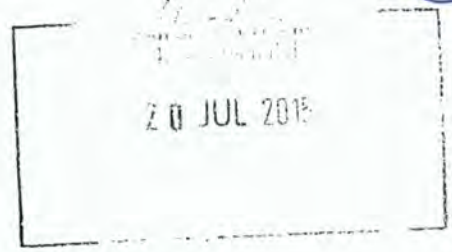
Voor de goede orde herinner ik graag aan mogelijke risico's bij aantoonbaar tekort schieten in onderzoek, onderbouwing en motivering van het ontwerpbestemmingsplan en in de evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. De gemeente zou aansprakelijk gesteld kunnen worden voor onveilige situaties ten gevolgen van het plan en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke aroet.

Erelid AUSR Orca

54



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

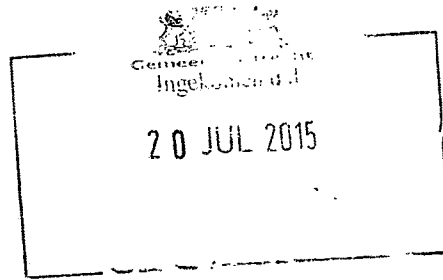
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

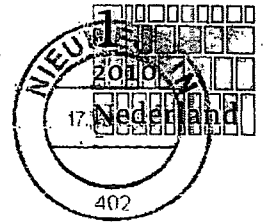
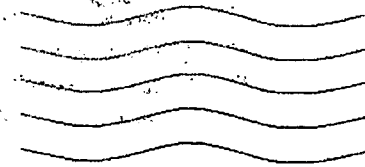
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



FRANKERING  
GECONTROLEERD  
U01.150717.003208



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en econ. outw., afdeling gebiedsoutw.  
T.a.v. P.H. Meyer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaal-zone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roei-accommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

## **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

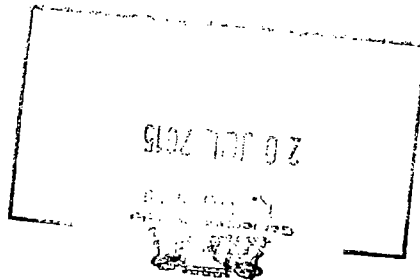
### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

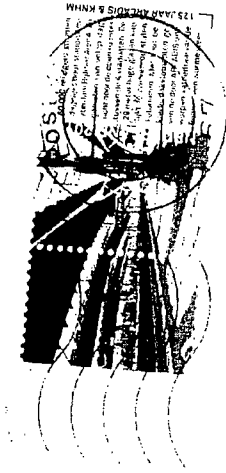
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Lid URV Viking



Postcard from Utrecht  
Nederlandse Vereniging van  
T.A. v. T.H. Meijer  
Postbus 1626  
ASOC CE Utrecht



MI251 9500DE200

56



20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

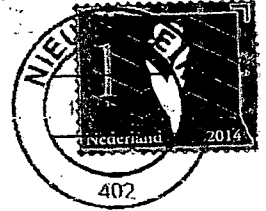
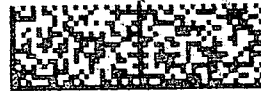
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

[naam]  
[adres]  
[woonplaats]



FRANKERING  
GECONTROLEERD

U01/150717.002839

Opmerking van Utrecht  
Ruimtelijke en economische activiteiten  
afdeling gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer.  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht N105V 3500CE200

20 JUL 2015

57

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

MSRP 3500CE200

3500 CE UTRECHT

Postbus 16200

T.A.V. P.H. Meijer

Afd. Gebouwenwoning

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling

DE GEMEENTEAAN VAN UTRECHT



20 JUL 2015

50

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

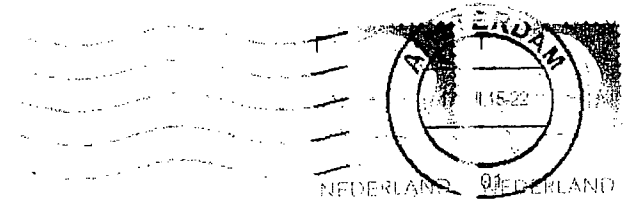
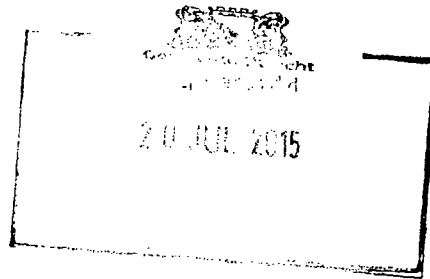
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
Afdeling Gebiedsontwikkeling  
t.a.v de heer P.H. Moeye  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

A05FF 3500CE200



pa

sg



20 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,  
afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

Afzender

Telefoon  
E-mail

Datum: 17 juli 2015

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliëbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliëburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

PostNL

€1,22

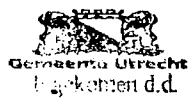
A12 3998 50 0 10



NEDERLAND

17.07.2015

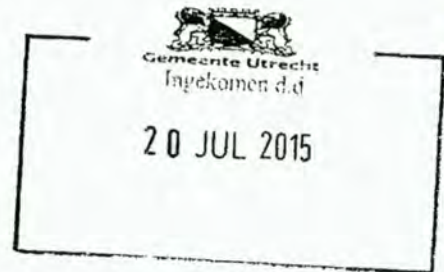
Netto: RN 871464



Gemeente Utrecht  
Hogeschoolen d.d.

20 JUL 2015





De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

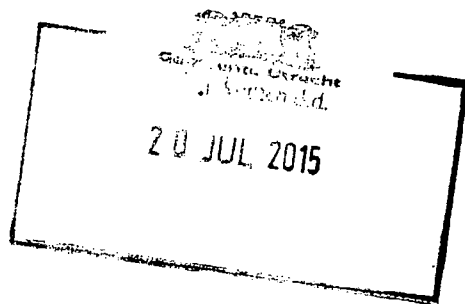
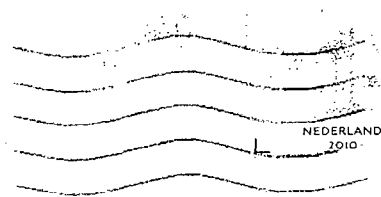
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



H05FF 350UCE200



20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

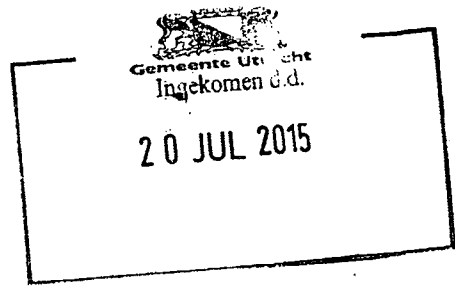
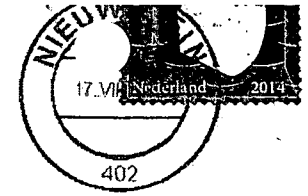
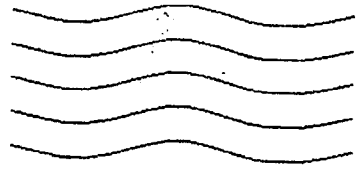
DE GEMEENTEKAARD VAN UTRECHT

Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling, Afd. Gebiedsontwikkeling

T.A.V. P.H. MEYER

Postbus 10200

3500 CE Utrecht



N11P= 3500CE200

A:2



20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijeburg;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplepen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met

kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roeii)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

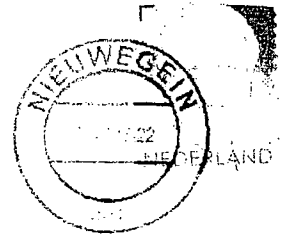
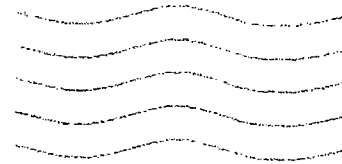
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]  
[adres]  
[woonplaats]



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afdeling gebiedsontwikkeling  
Econ. P+H Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

NIPt 3500CE200

20 JUL 2015

63

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Uitgangspunt in de (voorrangs)regels voor de binnenvaart, die ook voor roeiers gelden, is dat "stuurboordwal" wordt houden, en dat bij onoverzichtelijke punten en bij elkaar naderende schepen altijd naar stuurboord(wal) dient te worden uitgeweken. Net als op

de weg dus (naar) "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet op grond van het Binnenvaartreglement sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de vaarregels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze

de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag is betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte *niet* uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die hierdoor mogelijk worden gemaakt. Ik noem, zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling, de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt, zoals horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - de functie bedrijvigheid. Dit geldt evenzo voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen, waaronder nadrukkelijk mijn roeibelangen in het kader van het door de gemeente vastgestelde kernsportbeleid waar effectief en veilig gebruik van het beschikbare roeiwater een basisvoorwaarde voor is. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor mijzelf, mederoeiers en roeimaterieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

3500 CE UTRECHT

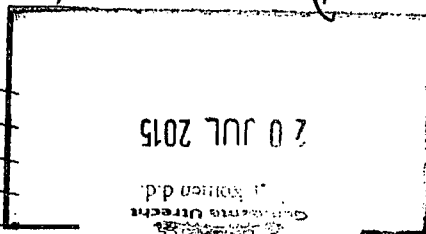
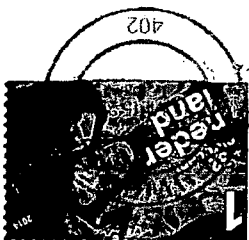
Postbus 16200

r.o.v. P.H. Meijer

Mt. Gebruiksontwikkeling

Printtype & Economische Ontwikkeling,

de gemeentemanager van Utrecht



20 JUL 2015

64

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 17 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

*Handwritten signature*

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

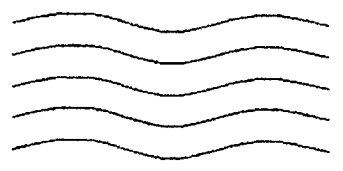
Mocht u over bovengaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

NO7P 3500CE200

De Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Omt.  
afdeling gebiedsovername  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

20 JUL 2015  
Utrecht  
Gemeente Utrecht  
Postkantoor



20 JUL 2015

65

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. ~~Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.~~

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

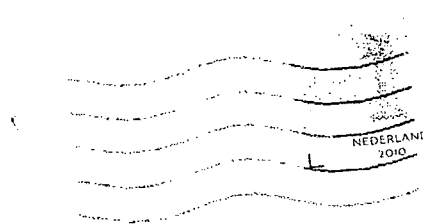
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

.....  
.....  
.....  
16 juli 2015

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.  
20 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke ordening, afd. Gebieds-  
ontwikkeling  
tav: P.H. Meijer

Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

NIIP 3500CE200

Handwritten scribbles or marks.

21 JUL 2015

66

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijeburg;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijsburg. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

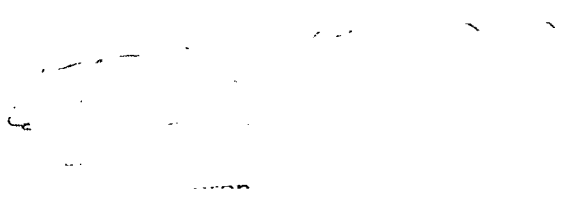
bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

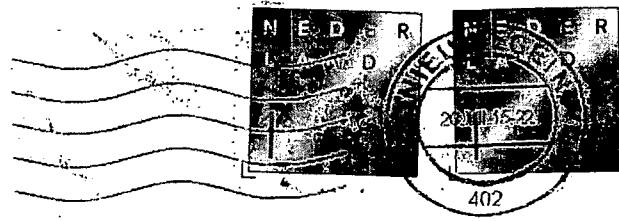
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

A faint, illegible signature or stamp is visible in the lower-left quadrant of the page, appearing as a series of light, overlapping lines and shapes.



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Ec. ontwikkeling,  
afd. Gebiedsontwikkeling  
b.a.v. P. H. Meyer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht.

N06PF 3500CE200

100-10-10-10

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliјеbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliјeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

H12FF 3500CE200

3500 CE Utrecht

Postbus 16200

Van P.H. Meijer

af gebiedsontwikkeling

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

De Gemeenteraad van Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

21 JUL 2015



15.008117

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht.

Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met

kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

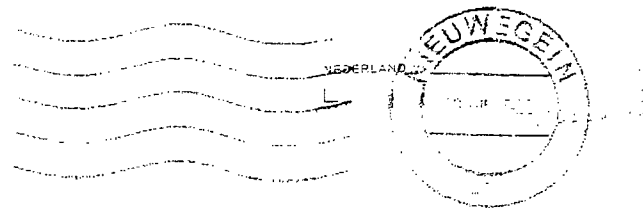
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

[naam]  
[adres]  
[woonplaats]



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afd. Gebiedsontwikkeling  
tau. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

41088 35000E200

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

21 JUL 2015



15.008118

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijbrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met

kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

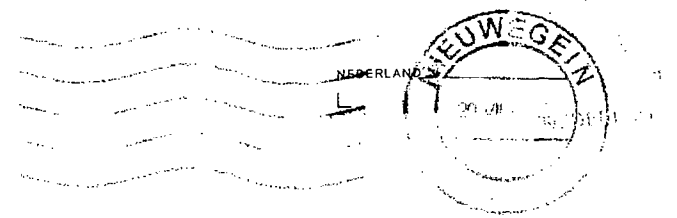
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

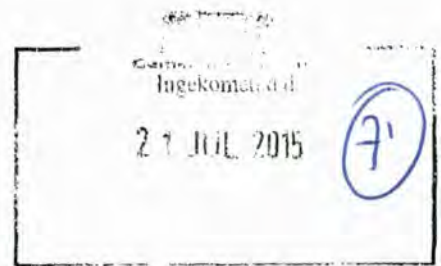
[naam]  
[adres]  
[woonplaats]



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afd. Gebiedsontwikkeling  
kaw. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

H1055 3500DE200

Handwritten text, possibly a signature or date, located in the upper left quadrant of the page.



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



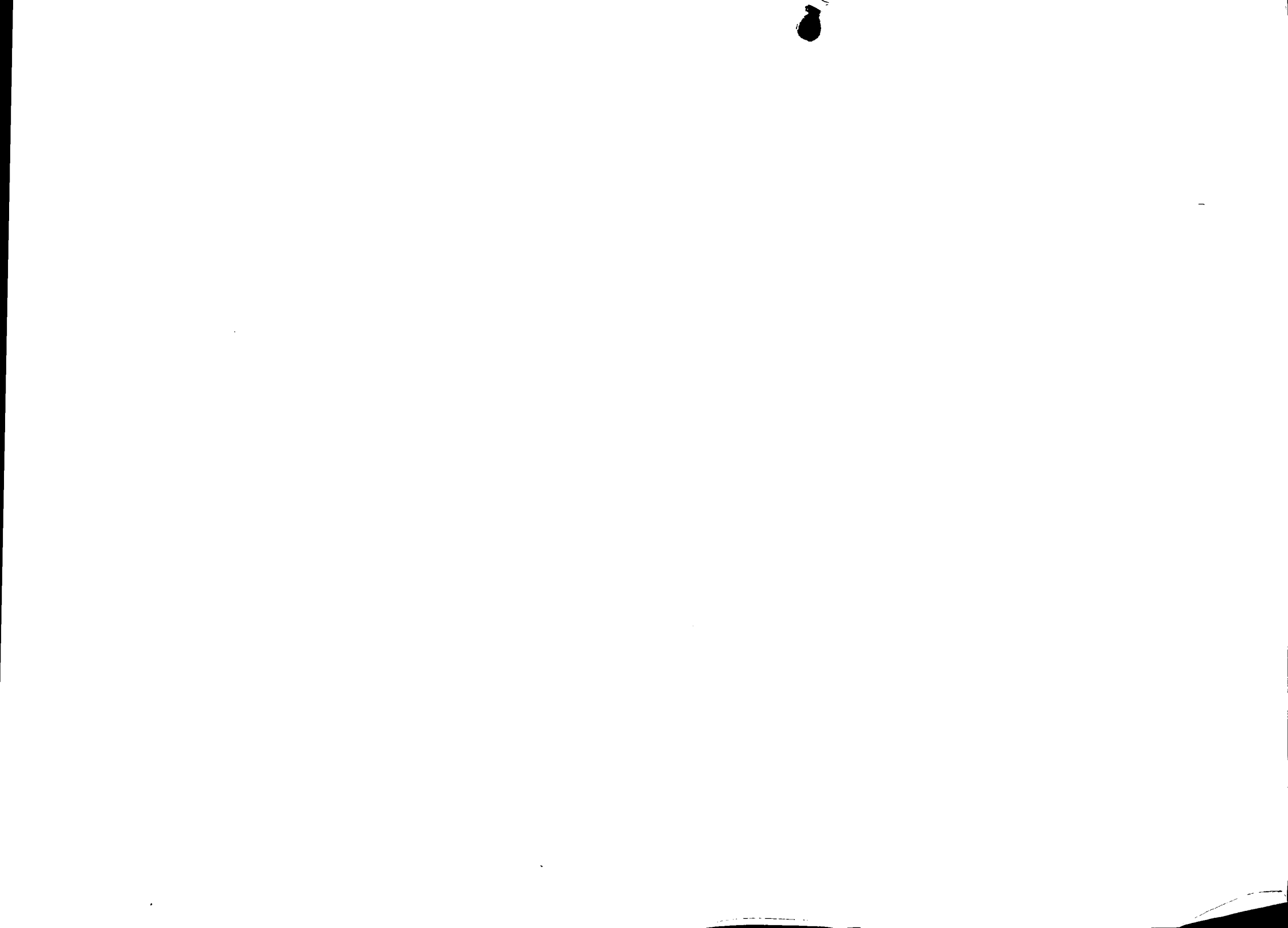
FRANKERING  
GECONTROLEERD  
U02.150720.501156



L 1

Gemeenteraad Utrecht  
Ruimte en ev. ontwikkeling  
afdel. Gebiedsontwikkeling  
t.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

NOSS 3500CE200





15.008125



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

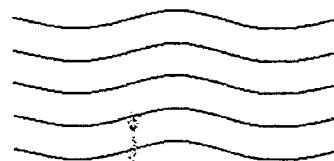
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Lid van U.R.V. Vihing



FRANKERING  
GECONTROLEERD  
U03.150720.003005



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Econo. Ontw.  
afdeling Gebiedsontwikkeling.

Tau. P.H. Meijer

Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

NOSP= 3500CE200



21 JUL 2015

73



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

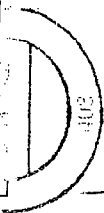
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

lid URV Viking

v

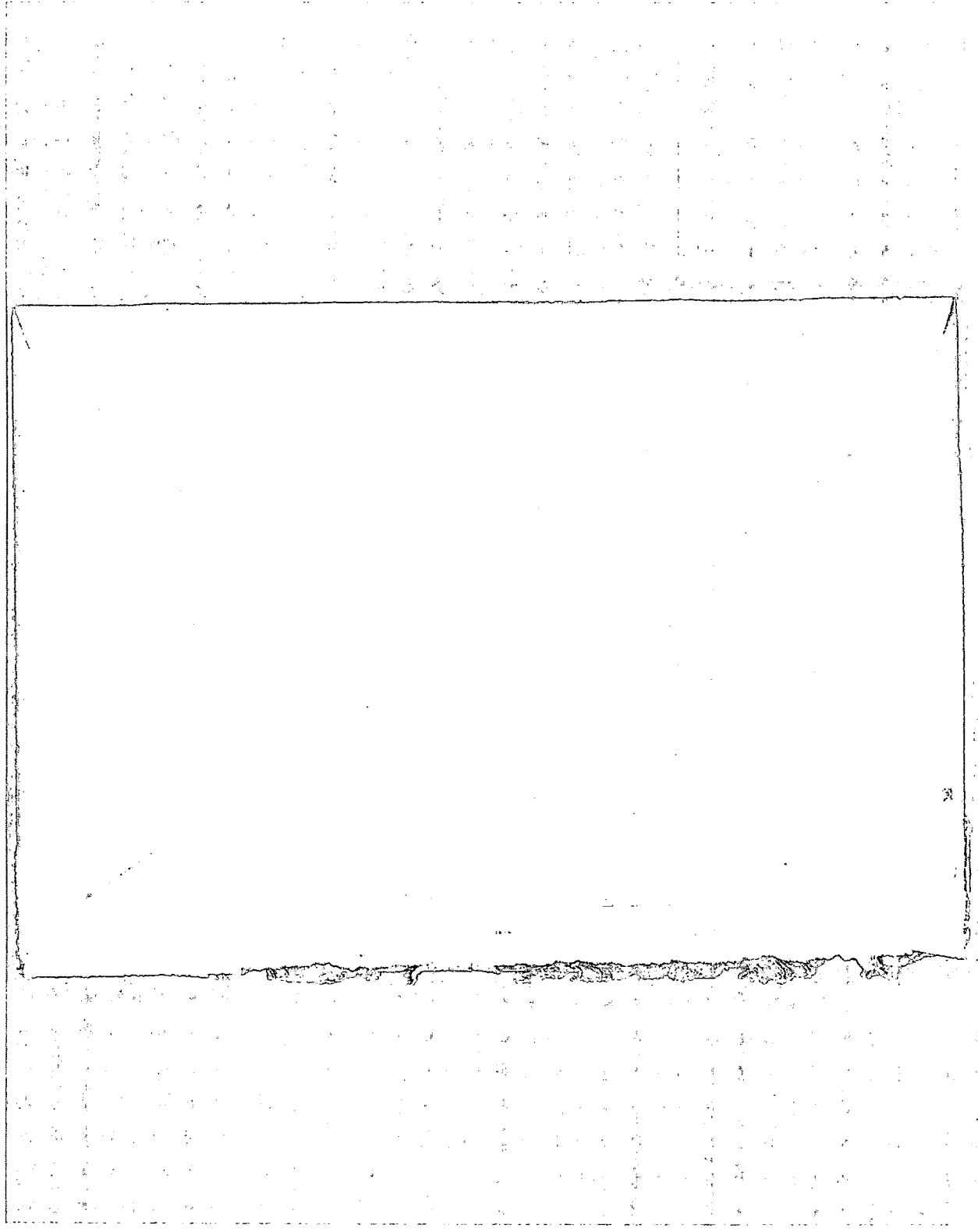


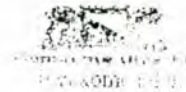
Gemeenteraad Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afdeling gebiedsontwikkeling  
tav P.H.M. Peger

Postbus 16200

3500 CE Utrecht 0200





21 JUL 2015

74

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dát betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad van  
Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling, afd. Gebiedsontw.  
T.a.v. P. H. Meyer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



N12PF 3500CE200



15.008128

21 JUL 2015

75

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale


behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad van   
Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling, afd. Gebuiddontw.  
T.a.v. P. H. Meyer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

N12FP 3500CE200



15.008129



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeenteraad Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afdeling gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

21 JUL 2015

77

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Lid WvR Veling



M11FP 3500CE200

De Gemeentefunctionarissen Utrecht  
Touw P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht





15.008131

  
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

21 JUL 2015

70

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 16 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

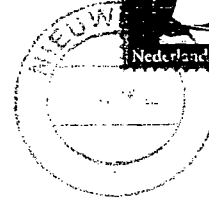
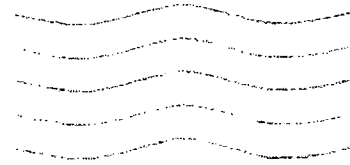
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht  
T.A.V. P.M. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht.

H0777 3500CE200



15.008132



21 JUL 2015

79

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



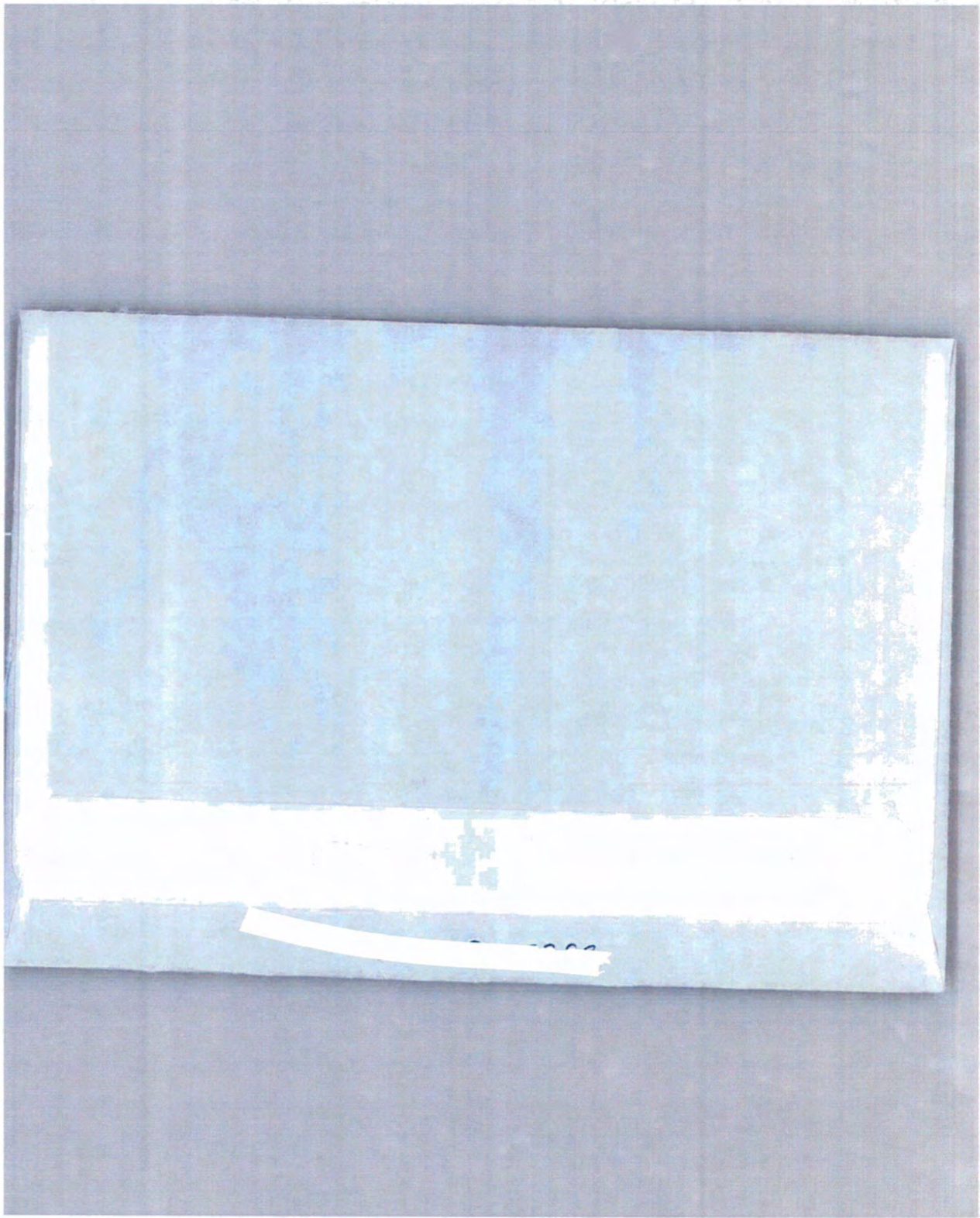
Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling  
afdel. Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

H01FF 3500CE300





15.008133



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, in het bijzonder ongestuurde boten, beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die plotseling het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en veiligheid van roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet een schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd zelf moet opletten voor palen in het water en aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een terzake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een toename van het aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dat bij aanvaringen de roeiers de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom bezwaar tegen de aanleg van een haven met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via deze haven beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van de haven op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan enerzijds bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen om dicht langs de wal te blijven roeien en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en niet eerder zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel vanuit dat de roeiers op dat punt aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dit is echter strijdig met de vaarregels (vergelijk het met stelselmatig links rijden op de weg) en rondt gevaarlijk op piektijden. Voor ongestuurde boten is het een kwestie van lijfsbehoud om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden, om aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Op piektijden is het vaak zo druk dat oversteken naar bakboordwal geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van roeiers en sloepvaarders in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie een bocht maken, vergroot de kans op een aanvaringen.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, waaronder de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. De onvoorspelbaarheid van het gedrag van recreatieschippers neemt als in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd zijn.

Ook de geplande horecavoorziening vergroot de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente, hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door schippers, na een "gezellige avond".

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en nut en noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat er sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde stedelijke ontwikkelingen, die deze besluitvorming rechtvaardigt. Ik merk in dat verband op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag is betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die ter beschikking staan. Dit geldt zowel voor de gebruiksfuncties die mogelijk worden gemaakt, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

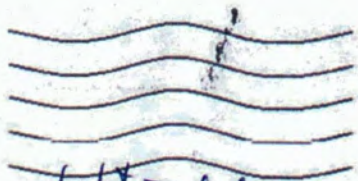
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet



FRANKERING  
GECONTROLEERD

03.150720.000984



Utrecht



De gemeente  
Ruimtelijke en economische Ontwikkeling  
afdeling Gebiedsontwikkeling  
t.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

HOSP t 3500CE200



21 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken...Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet, .

MDSFP 3500CE200

3500 CE UTRECHT

Postbus 16200

t.a.v. P.H. Meyer

adv. gebiedsontwikkeling

Kuumbeljo en Economische ontwikkeling

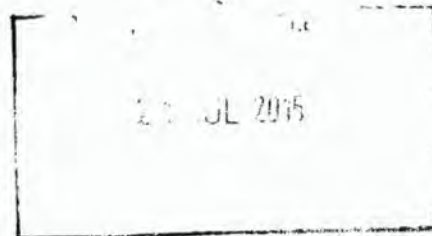
Gemeentebelied Utrecht



101 011 000



15.008138



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gegedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Viking



FRANKERING  
GECONTROLEERD  
U02.150720.500084

3500 CE UTRECHT

Postbus 16200

Ta.v. P.H. Meijer

Afd. Gebiedsontwikkeling

Ruimtelijke en Economische Ontw.

De gemeente raad van Utrecht





15.008202

  
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

22 JUL 2015

85

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

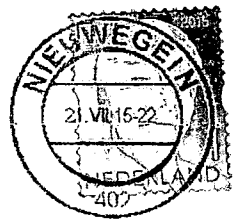
Met vriendelijke groet,

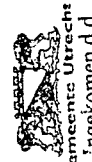
Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*Lid MKV Nieuw*



FRANKERING  
GECONTROLEERD  
U03.150721.003090



 Gemeente Utrecht  
ingekomen d.d.  
22 JUL 2015

Gemeenteraad Utrecht.  
Ruimtebeheer en Economische Ontwikkeling  
t.o.v. P.H. Meijer.  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

N11PF 3500CE200



15.008203

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

22 JUL 2015

06

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende in dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

*Ik wil het punt van de onveiligheid en het risico van ongelukken graag benadrukken met een persoonlijke ervaring van 1 september 2006. Juist op dit deel van het kanaal ben ik als zeer ervaren roeier -ik roei sedert 1972- door een ongelukkige samenloop van omstandigheden slachtoffer geworden van een aanvaring. Roeiende vanaf de Balijbrug richting markthaven werd ik overvaren door een duwbak die net was vertrokken vanaf de toenmalige ligplaats. Ondanks het feit dat hier sprake was van een ervaren beroepsschipper en een ervaren roeier kon deze aanvaring niet voorkomen worden. Zelf kon ik slechts enkele seconden voor de klap in het water duiken en kwam onder de duwbak terecht. Ik ben er zonder kleerscheuren afgekomen; de boot was ernstig beschadigd. Sedert die tijd slaat mij bij het minste of geringste onbekende geluid de schrik in de benen.*

*Realisatie van de plannen voor deze locatie leidt tot een aanzienlijke toename van het aanvaringsrisico door een forse toename van de pleziervaart die onbekend is met het feit dat dit een zeer druk bevaren roeiwater is. Ik durf dat nadrukkelijk te stellen omdat het huidige gebruik van pleziervaart van het kanaal op mooie zomerse dagen zich al kenmerkt door onfatsoenlijk gedrag: veel te hard varen, onvoldoende inlevings- en inschattingsvermogen van het vaargedrag van roeiers. Daarbij komt dat juist ook deze haven door onbekenden wordt bezocht waardoor dit risico zich nog nadrukkelijker manifesteert.*

*Ik kan mij niet indenken dat u als gemeenteraad dit besluit kunt ondersteunen gezien de grote veiligheidsrisico's voor de roeiers op het kanaal.*

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in

faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in

Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken; kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merweidekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

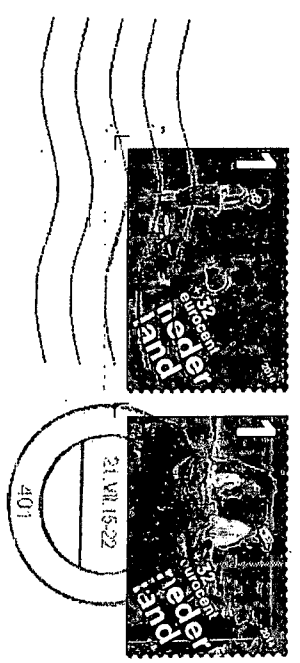
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel. *Als lid van de werkgroep Veiligheid van de vereniging kan ik de beschreven risico's en argumenten ten volle ondersteunen.*

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten. *Dit betreft zeker de persoonlijke ervaring die ik aan het begin beschreef.*

Met vriendelijke groet,

ondersteuning;



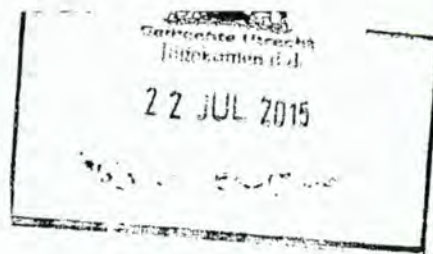
Gemeenteraad van Utrecht.  
Ruimte en Samenwerkende Ondernemelijk,  
afdeling gebiedsontwikkeling.

T.o.v. dhr P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CF Utrecht

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.  
22 JUL 2015

41155 99000E200





De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

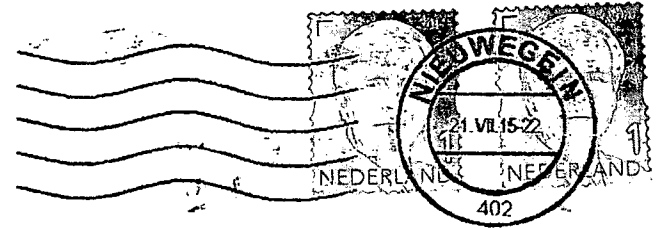
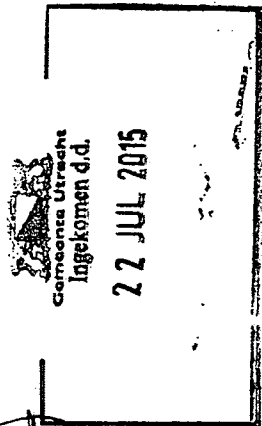
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]  
[adres]  
[woonplaats]

Mewk.  
Van Orca.



De Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,  
Afdeling Oorsprongontwikkeling  
T.A.V. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

INTEFF 3500CE200



15.008205



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Zwolle, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde, of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

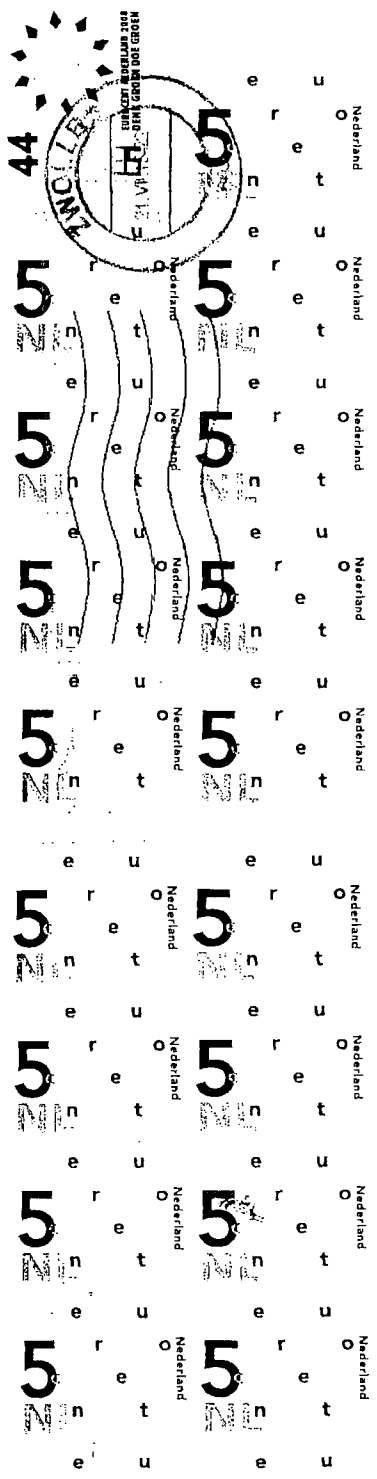
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkelingen - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en beruist niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afd. Gebiedsontwikkeling

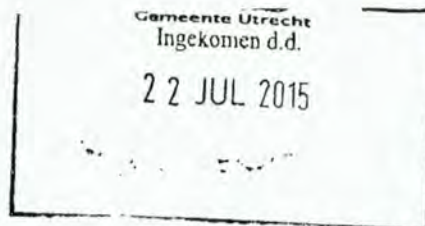
t.a.v. P. H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht 3500002500



15.008206



dg

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Zwolle, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan.
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palei in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

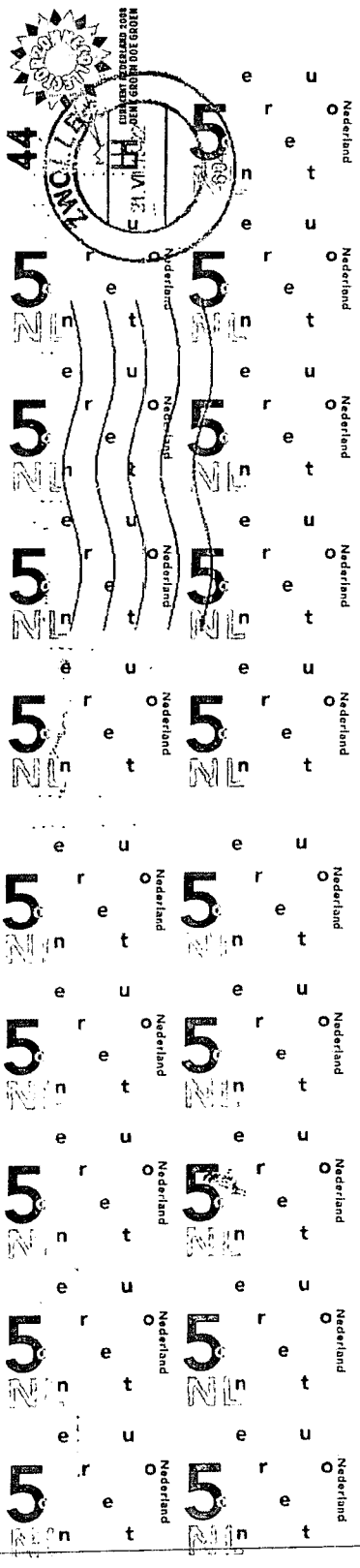
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelmínawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,  
afd. Gebiedsontwikkeling

t.a.v. P. H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

3500CE200



15.008207



27 JUN 2015

go

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

20  
Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peiktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

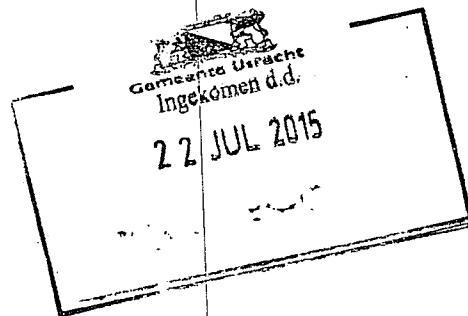
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

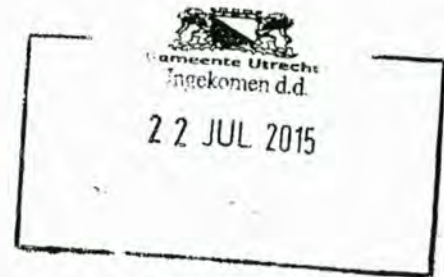
Met vriendelijke groet,

e



Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimte en Ec. Ontw., afd. Gebiedsontw.  
T.a.v. P.H. Neijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

NL350 3500CE200



91

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

V. Koning lid

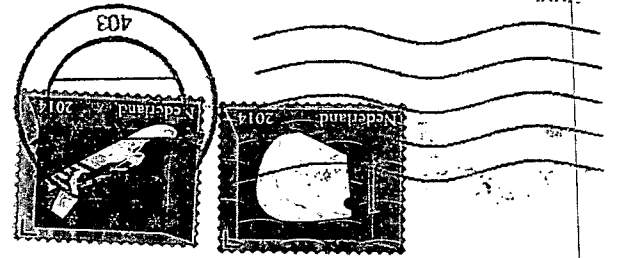
3500 C.I. Markt  
MISU 3500CE200

Postbus 16200

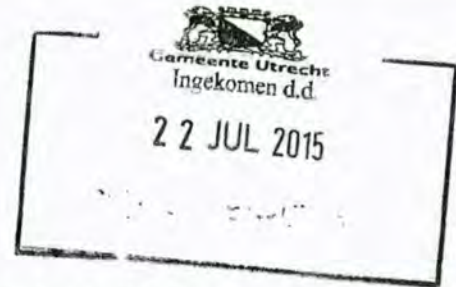
f.a.v. P.H. Meyer  
Kunsted en Ton Oude, old Edeles  
ontwikkeling

De Gemeenteraad van Markt

22 JUL 2015  
Gemeente Utrecht  
Ingekocht bij 41d.



— DIRECTOR —  
Department of Health and Human Services  
1000 ...



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

g2

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59.

Utrecht, 20 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gegedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

22 JUL 2015



Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling  
Afd. gebiedsontwikkeling  
van P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

H1051 35000E20

22 JUL 2015

93

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 21 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende geëgd onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

PKXL1 161295  
21-07-15 11:16  
NEDERLAND

€ 1,38

  
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

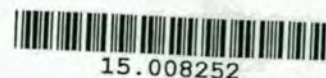
22 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,  
afdeling Gebiedsontwikkeling,  
T.a.v. P.H. Meijer.  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht.

22 JUL 2015

99

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roebelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roebelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roei-accommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreeren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Fa.KondorWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal (zie daarvoor ook ervaringen met aanvaringen op De Vecht).

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers (hetgeen op De Vecht eveneens nooit plaatsvindt).

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze

de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

-----  
(lid URV Viking)



35067E Utrecht  
Postbus 16300  
van H. Meyer  
Kunsthuis Utrecht  
Postbus Utrecht  
22 JUL 2015  
Postbus Utrecht

95

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkelin  
afdeling Gebiedsontwikkeling



15.008265

**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59  
Datum: Utrecht, 20 juli 2015



Geachte leden van de gemeenteraad,

Ik maak graag van de gelegenheid gebruik mijn zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf.

Ik ben van mening dat de gemeente in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal de roeibelangen in het plan onvoldoende heeft meegewogen. Het is belangrijk te beseffen dat de 3 Utrechtse roeiverenigingen ruim 2000 leden tellen en bijna 250 boten, die voor hun trainingen afhankelijk zijn van het Merwedekanaal. Realisatie van het voorliggende plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat bij het aanhalen van de Visie Merwedekanaalzone (zie relevante beleidskaders onder kopje gemeentelijk beleid) niet vermeld wordt dat het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie" wordt gerekend tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten. Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra in wordt geïnvesteerd, zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, die recent met partijen uit het veld is opgesteld. Het College van Burgemeester en Wethouders heeft daarop gereageerd met de tekst: "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Dit betekent dus dat de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven de algehele waterveiligheid in het geding brengen, zonder daarvoor een afdoende oplossing te bieden. Het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb meerdere bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen zoals die in het plan Wilhelminawerf en het ontwerp bestemmingsplan beschreven staan:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijbrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal.

Hieronder licht ik mijn bezwaren toe:

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en – zeker in ongestuurde boten – een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente dan ook onbegrijpelijk en uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een intensief gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Zeker als men bedenkt dat de gemiddelde recreatiebootvaarder minder alert is en vooral meer aan het recreëren. Ik voorzie dan ook een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten – en zeker het wedstrijdmaterial – zijn gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt en wel voorzien van stootbumpers. Bij aanvaringen zullen het dan ook de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik acht dat onacceptabel en maak bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- nut en noodzaak van een dergelijke haven dusdanig groot is dat deze het belang van de roeiers overstijgt;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt voor alle bruggen op het kanaal).

Daarnaast moeten roeiers altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

De aanname van KonderWessels dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om goed zicht te hebben op de Balijebrug klopt in veel gevallen niet. De meeste kleinere (en zeker de ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om

zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk, dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de vaarregels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Met het oog op het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen dus extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen in elk geval niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu de bestemming "Water" van de aansluitplek op het Merwedekanaal ongelimiteerde mogelijkheden biedt dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Zeker als ze de vaarregels niet kennen of niet naleven. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal. Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### afweging nut en noodzaak onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Uiteraard beaam ik van harte dat water de stad aantrekkelijk maakt en iedereen daar zoveel mogelijk van moet kunnen genieten. Dat neemt echter niet weg dat steeds bekeken moet worden of dat op die plek en op die wijze verantwoord is en hoe zich dat verhoudt tot andere ontwikkelingen en belangen en de consequenties van de keuzes. In het voorliggende plan mis ik een goede onderbouwing van nut en noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid, in relatie tot de verschillende alternatieve ontwikkelingsopties. Uit de planvorming en de onderliggende stukken blijkt immers dat in elk geval de gevolgen voor de (roei)watersport onvoldoende zijn onderzocht en meegewogen. Nergens kan ik herleiden of het noodzakelijk dan wel terecht is dat de nieuwe stedelijke ontwikkeling en bestemmingsveranderingen het belang van de meer dan 2000 roeiers overstijgen. Ook blijkt nergens de regionale behoefte aan een recreatiehaven.

#### **Tot slot**


Kortom: het voorliggende ontwerpbesluit is in strijd met een verantwoorde ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

Tenslotte wijs ik u erop dat – mocht het plan conform het conceptbesluit worden uitgevoerd – de gemeente aansprakelijk gesteld zal worden voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

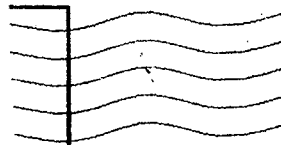
Op grond van bovenstaande zienswijze verzoek ik u als Gemeenteraad dan ook dringend de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren.

Mocht u naar aanleiding hiervan nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

  
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

23 JUL 2015



gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afd. Gebiedsontwikkeling

van P.H. Meijer

Postbus 16200

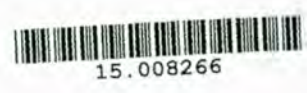
3500 CE Utrecht

ROGPT 3500CE200





De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed te

bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

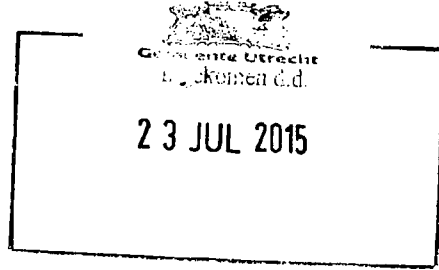
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw

door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een ander nader toe te lichten.



PKM 111294  
22-07-15 11:21  
NEDERLAND

€ 0,69

De gemeenschap Utrecht  
Ruimtelijke ordening, d.d. 23 juli 2015  
t.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

N10TU 3500CE2015

97



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roelbaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peiktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

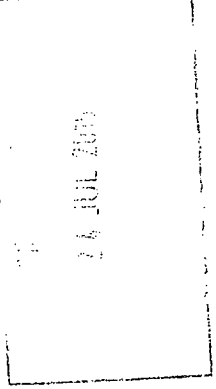
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

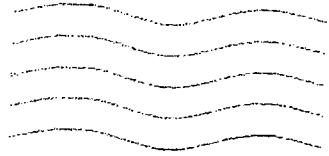
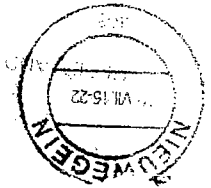
Naam  
Adres  
Woonplaats

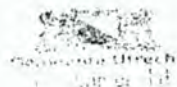
(lid van URV Vliering)

0023005E 24904



De gemeenteraad van Utrecht  
t.o.v. de griffier  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht





24 JUL 2015

Registratienummer

Anneke Kuhurima  
Narcisstraat 20  
3551ER Utrecht  
030-2447475  
06-44598653

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008323

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties op topniveau onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

Anneke Kuhurima  
Narcisstraat 20  
3551ER Utrecht  
030-2447475  
06-44598653

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is

Anneke Kuhurima  
Narcisstraat 20  
3551ER Utrecht  
030-2447475  
06-44598653

moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliëbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliëburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

---

Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Anneke Kuhurima  
Narcisstraat 20  
3551ER Utrecht  
030-2447475  
06-44598653

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd.

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

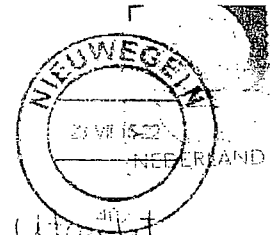
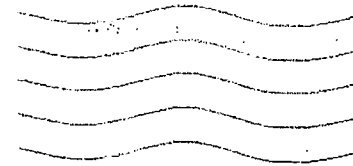
Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

URV VIKING-lid sinds 2003



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,  
afdeling Gebiedsontwikkeling.

T.a.v. P. H. Meyer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

NDSPP 3500CE200



101

24 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008324

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 21 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Vaarsnelheid

Ook de vaarsnelheid van de pleziervaart wordt nu al menig keer overtreden. Dit tot grote frustraties en ongenoegens van de roeiers. Hierop wordt niet gehandhaafd. Door toename van de pleziervaart zal ook de vaarsnelheid worden overtreden. Ook dit kan leiden tot gevaarlijke situaties voor roeiers en met name voor skiffers en voor onervaren roeiers.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

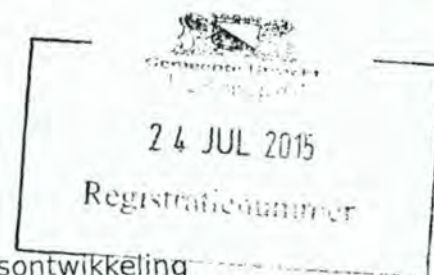
Met vriendelijke groet.

URV Viking lid



Wemeenteraad Utrecht.  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
tav. P.H. Meyer  
postbus 16200  
3500 CE Utrecht

ND5PV 3500CE200



De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongeukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigen om op toptniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baijjebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de paai in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorziet ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmatériau, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorziet dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijke ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verdienen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwaart" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Koningswessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakpoorwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wandelaarper zijn dan bijvoorbeeld een grote B kiezen er juist vaak voor

om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Niet alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Besloten schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dorpse schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik betreur dat de voordragende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpassbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (reel) watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de benutte nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitruilend de woningbouw door de gemeente in de ~~overige gebieden van de hantmeterrac zijn betrokken~~. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - geldt op de flexibele bestemmingsvlakken in het bestemmingsplan - bestemmingen worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### Tot slot

Op grond van bovenstaande zie ik u als Gemeenteraad op de bestaande aansluiting, separaat art. 69, v/h a.m.w. in de huidige vorm niet goed te keuren. De voordragende besluitvorming is in strijd met de gemeentelijke ordening, ontbeert

een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

INDSP 1 3500CE200

24 JUL 2015

Gemeente Utrecht  
Inkomen d.

3500 CE Utrecht

Postbus 16200

Tau PI Meyer

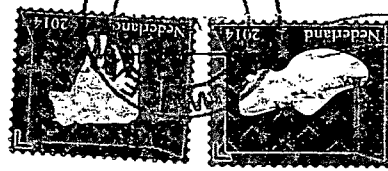
ofd. Gebiedsontwikkeling

Ruimtelijke & Economische Activiteit

De gemeente Utrecht van Utrecht 402

24 JUL 2015

Gemeente Utrecht  
Inkomen d.

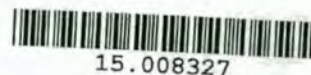


24 JUL 2015

Registratienummer

104

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

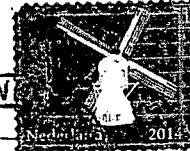
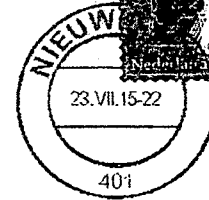
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet. ☺

Gemeente van Utrecht  
H. Krommich

24 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afd. Gebiedsontwikkeling  
Tav. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

N1255 3500CE200

106



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

*Verzonden 22 juli 2015*

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roebelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roebelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

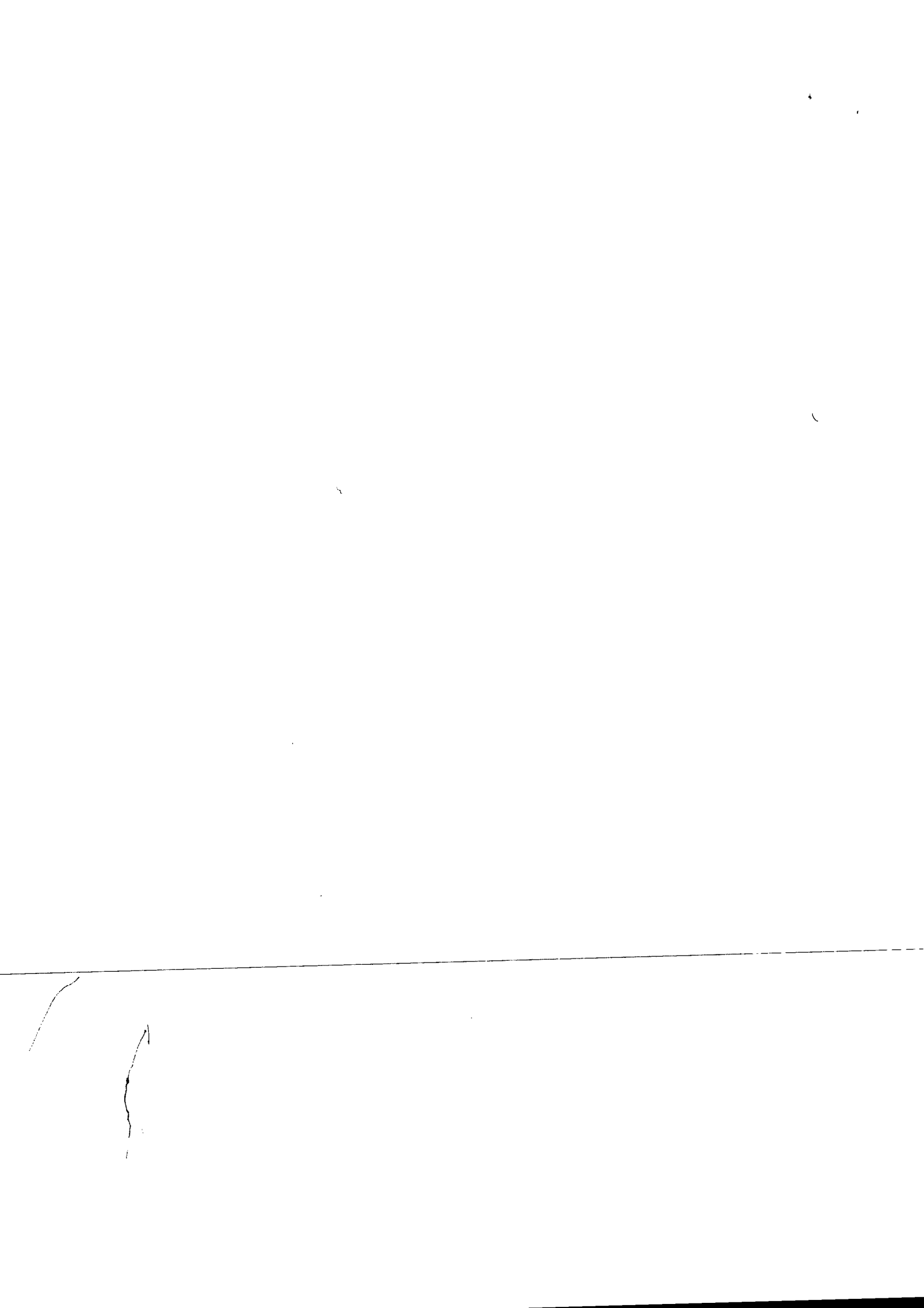
Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,



waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart


In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

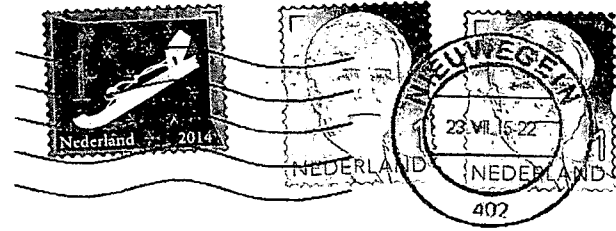
Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

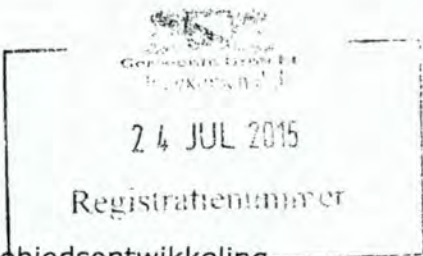


  
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.  
24 JUL 2015



Aan de gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en EC Ontw. afd. Gebiedsontwikkeling  
t.a.v dhr P. H. MEIJER  
POSTBUS 16200  
3500 CE Utrecht

APV Williams  
P/A



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.  
*VWZonden 22 juli 2015*

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken-genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

LID URV. Viking

% door vakantie!

3500 CE Utrecht

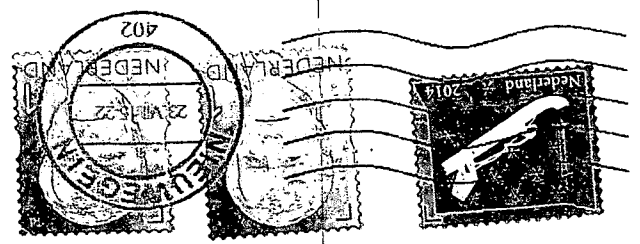
POSTBUS 16200

aan de heer P.H. MEIJER

Ruimtelijke en Ec. Ontw. ovd. gebiedsoverheidsorganisatie

aan de gemeenteraad van Utrecht

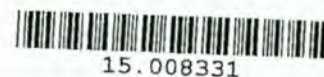
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.  
24 JUL 2015



URV Viking

100P

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

*Verzonden 22 juli 2015*

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

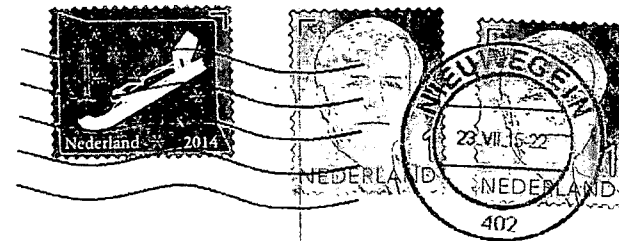
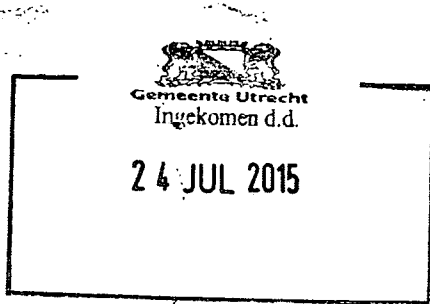
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke g

LID GRV VIKING

P. Weegens Vakantiek



Aan de gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en EC Ontw. afd. Gebiedsontwikkeling  
t.a.v dhr P.H. MEIJER  
POSTBUS 16200  
3500 CE Utrecht

URV VIKING  
P/a



De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

*Vronden 22 juli 2015*

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 1<sup>o</sup> juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**


Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

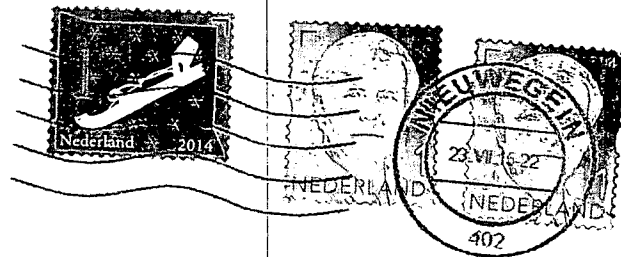
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke .

Lid URV Vrijling

W. Wegens VRIJLING

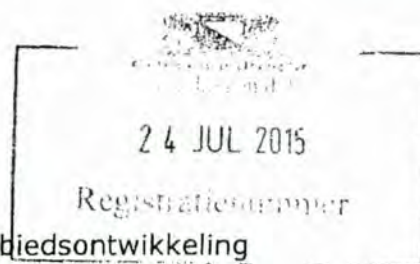
  
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.  
24 JUL 2015



Aan de gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en EC Ontw. afd. Gebiedsontwikkeling  
t.a.v dhr P. H. MEIJER  
POSTBUS 16200  
3500 CE Utrecht

URV  
P/a

Viking



De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

*Vkr zonder 22 juli 2015*

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

9

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een ~~en~~ ander nader toe te lichten.

Met vriendelijk

LID LRU VIKING

W. W. van der Vliet

3500 CE Utrecht

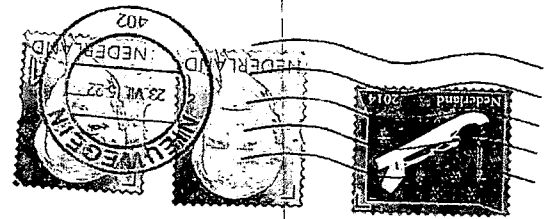
Postbus 16200

Tav dhr P.H. MEIJER

Ruimtelijke & Ec Ontw. ovd. Gebiedsorganisatie

Van de Gemeenteraad van Utrecht

24 JUL 2015  
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.



11. 11

APV 1/10/11  
APV 1/10/11

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo . aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gegeven onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Concrete ureent

ADA RED

tau P.M. Meyer

Postbox 16200

3500 CE ureent

# INTERNE KORRESPONDENTIE

07  
blaan 13

311-11  
#

30  
12  
RS

>

xren

7  
7

*[Handwritten signature]*

~~afd. Inkoop  
ve. v. de p.m.  
de h. v. de k.~~

~~PSM  
Vliegend Hertman~~

~~KAS~~

~~Wico Wolder  
BD~~

~~Vliegend Hertm.  
ED  
HRM Service desk.~~

~~Beh. Int. Verz. 3  
M. van der Borch  
1st. etage.~~

~~Centrale Postkamer  
Ravelaan 1~~

~~Jan Link  
BD Participatie 3  
2<sup>e</sup> etage~~

~~REO S.K.  
t.a.v. P.H. Meyer~~

~~afd.~~



De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht



Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Onze zienswijze is als volgt: Wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen en de belangen van de woonarkbewoners onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal en voor nog meer overlast voor de woonarkbewoners.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

We lichten dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

We hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. We hebben bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

Als woonarkbewoners en als roeiers stemmen onze dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers van recreatiesloepen. Ook overschrijden zij veelvuldig de maximale vaarsnelheid. Gegeven deze feiten voorzien we een groot aantal ongelukken en hoge mate van overlast voor de woonarkbewoners. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en we maken daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening zijn de roeisport en de belangen van woonarkbewoners op het Merwedekanaal in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

### Horecavoorziening-en-toename-recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maken wij ons zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van en bewoners op het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal (inclusief de roeiers en de woonarkbewoners) gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

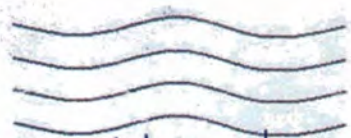
Wij benadrukken dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en de onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport en woonarkbewoners zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Wij merken in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat wij de gemeente aansprakelijk zullen stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel en woonarken en diens bewoners.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afdeling gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

N11FP 3500CE200



27 JUL 2015

114

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijbrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijsburg. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

~~Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd.~~ Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]  
[adres]  
[woonplaats]



P.H. Meijer  
Ruimtelijke en Economische afdeling  
Gedrukt en uitgegeven

Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;

- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht

volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming

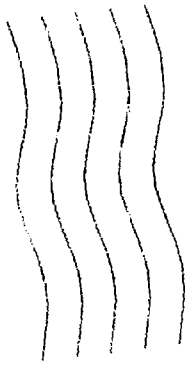
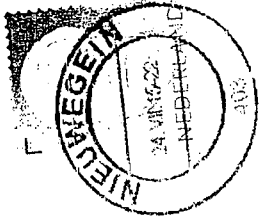
mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

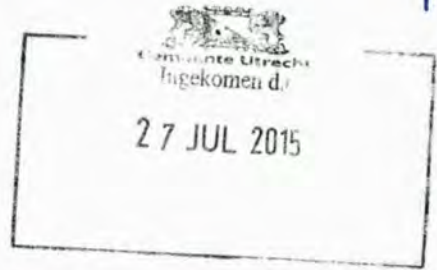


FRANKERING  
GECONTROLEERD  
U03 150724.003011

De Gemeenteraad van Utrecht  
T.a.v. D.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Geplaatst op 27 JUL 2015  
Luchtkontrole d.d.

NR700 3500000000



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

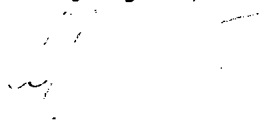
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

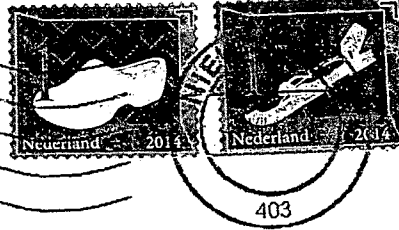
Met vriendelijke groet,





Gemeente Utrecht  
Postkopen d.d.

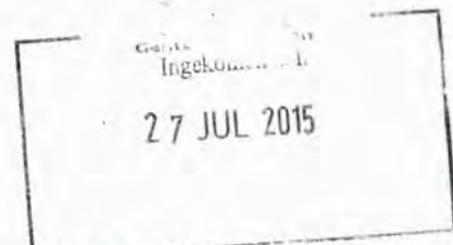
27 JUL 2015



De Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afdeling Geschiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

N11PP 3500CE200



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 23 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

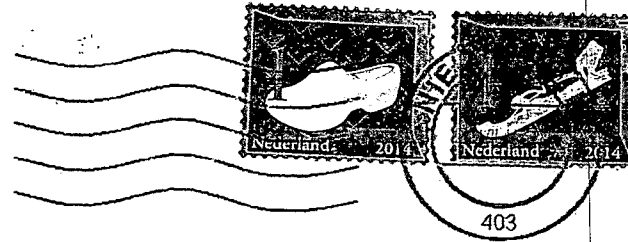
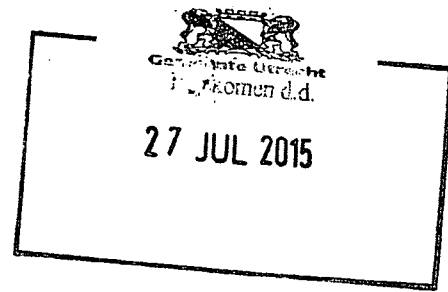
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16 200  
3500 CE UTRECHT

NL1FP 3500CE200



15.008458

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

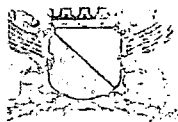
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



gemeente Utrecht

5 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008460

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben één lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland niet ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam..  
Adres:  
Postcode:



ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008461

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. ~~Beschonken schippers vormen een groot~~ risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:  
Adres:  
Postcode:



ieente Utrecht

5 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

124



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

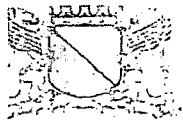
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcode:



gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: *[handwritten]*

Adres: *[handwritten]*

Postcode: *[handwritten]*

*[Handwritten signature and scribbles]*



ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008465

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: 

Adres:

Postcode: 





ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende geëgd onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

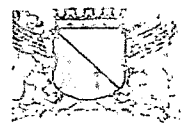
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: *[handwritten]*

Adres: *[handwritten]*

Postcode: *[handwritten]*



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

120



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening ~~alcoholhoudende dranken genuttigd hebben.~~ Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

X X /

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: \_\_\_\_\_  
Adres: \_\_\_\_\_  
Postcode: \_\_\_\_\_



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

129



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

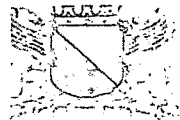
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

2423. 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aannname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

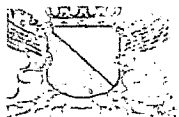
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adre:

Postcode



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008470

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: \_\_\_\_\_  
Adres: \_\_\_\_\_  
Postcode: \_\_\_\_\_



ieente Utrecht

, 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roëiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken-schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

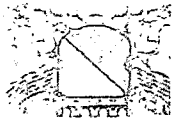
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roe)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: \_\_\_\_\_

Adres: \_\_\_\_\_

Postcode: \_\_\_\_\_



ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

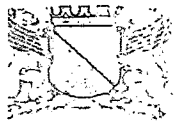
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



135

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

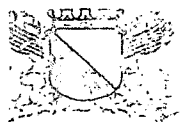
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



Gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008475

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijsbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijsbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

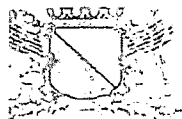
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

137



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen; in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

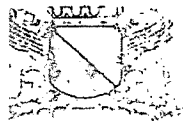
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcod



ieente Utrecht

: 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008481

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

139



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaat dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

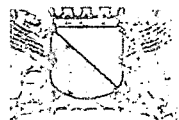
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008483

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijsbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hiëronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijsbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

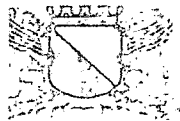
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

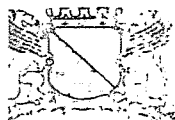
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008485

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alléén materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

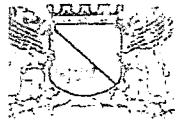
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

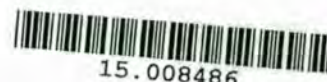
Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres.

Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

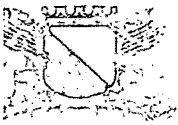
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

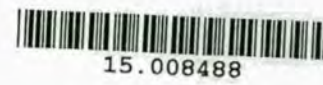
Naar: \_\_\_\_\_  
Adres: \_\_\_\_\_  
Postcode \_\_\_\_\_



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

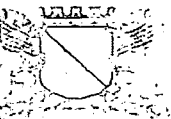
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: ...  
Adres: ...  
Postcode: ...

\_\_\_\_\_

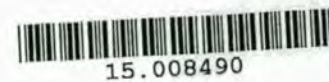


ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

147



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

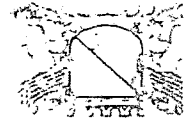
Naam.

Adre

Postcode:

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

jeente Utrecht



s 2423, 3500 CK Utrecht

140



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

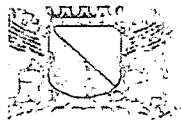
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Na:  
Ad:  
Postcc:



ieente Utrecht

; 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008495

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

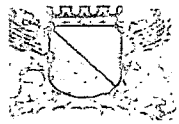
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en één en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschóeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

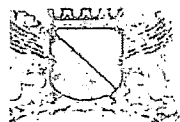
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcod...



Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

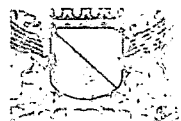
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

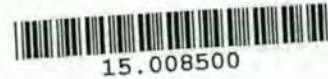
Naar  
Adre  
Postcoc



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam  
Adres  
Postcode



reente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

157



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijke ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats én wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:  
Adres:  
Postcode:



gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

1500



15.008502

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatief". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

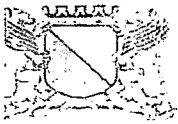
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



reente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

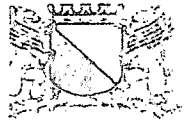
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een langē remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

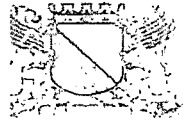
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:  
Adres:  
Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toenamé recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 CK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KönderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik vernem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naa...

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008509

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliëbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliëbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

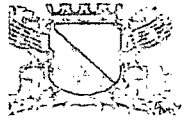
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Na:  
Adres:  
Post:



ieente Utrecht

: 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug; omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcode:



neente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

167



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

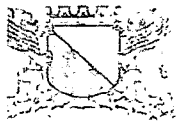
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naa  
Adre:  
Postcode



veente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

1608



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliëbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliëbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

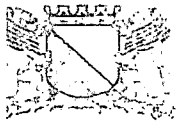
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

169



15.008459

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres

Postcode



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aannname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naan..

Adre

Postcode:

171



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijsbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijsbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. ~~Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.~~

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:

172



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode: 1711



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcode:



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: \_\_\_\_\_  
Adre \_\_\_\_\_  
Postcode \_\_\_\_\_

175



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toenamè recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcode:

176



15.008516

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: \_\_\_\_\_  
Adres: \_\_\_\_\_  
Postcod: \_\_\_\_\_



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

177



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

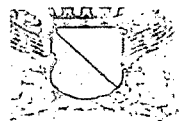
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode



ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

170



15.008518

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. ~~Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.~~

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam  
Adres.  
Postcod



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

179



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

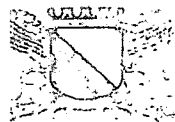
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008521

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

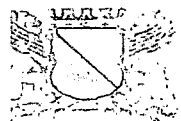
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adre-

Postcod.

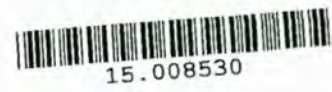


ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

191



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwomstandigheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

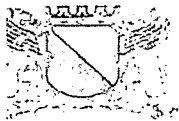
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

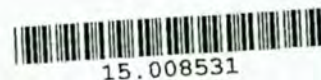


ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

102



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliëbrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliëbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

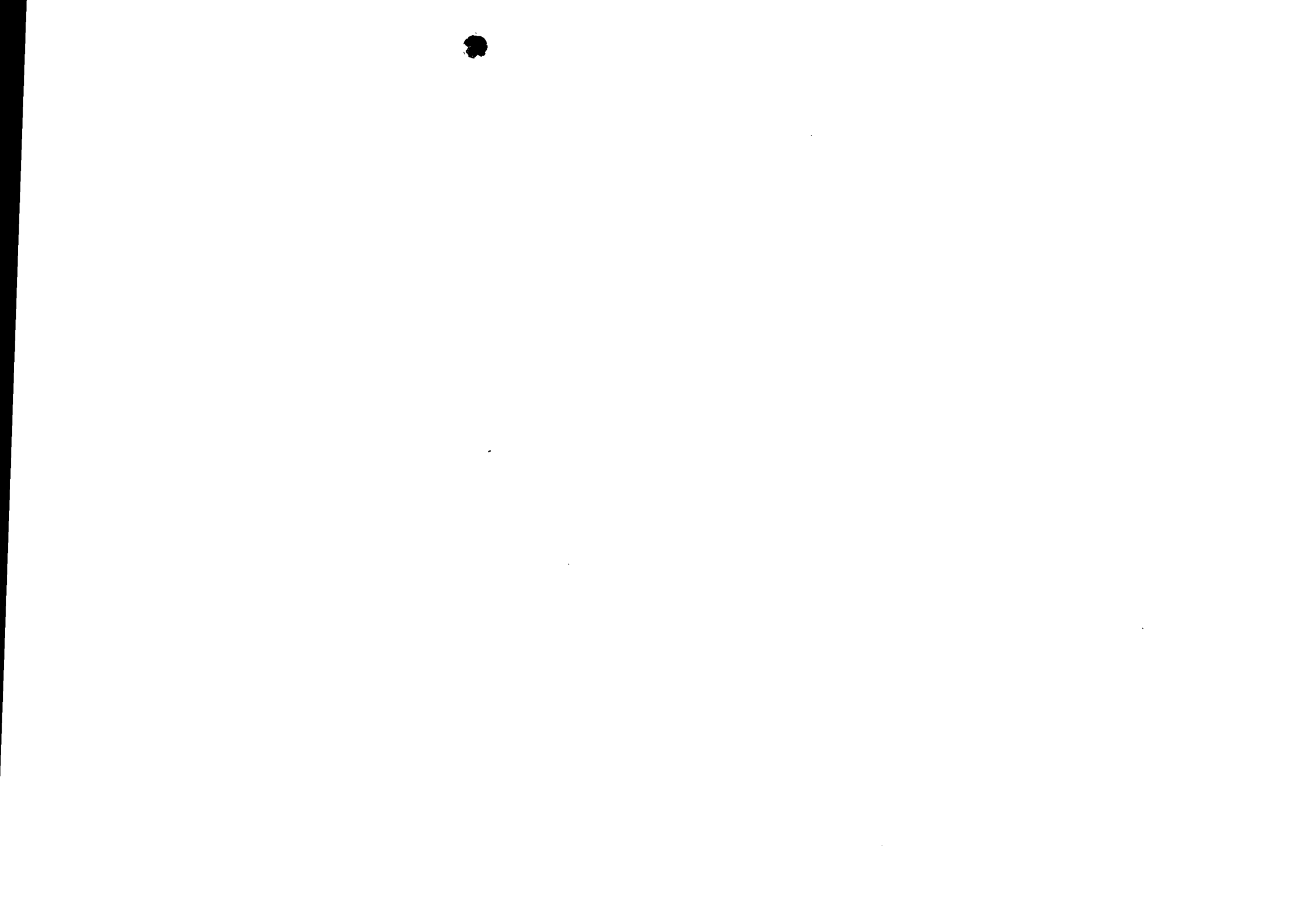




ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht





De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

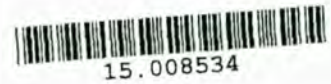


ieente Utrecht

2423, 3500 CK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

104



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druipt ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren-schippers-of-schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

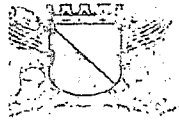
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

185



15.008535

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

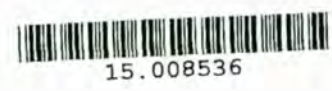


gemeente Utrecht

2423. 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

1576



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

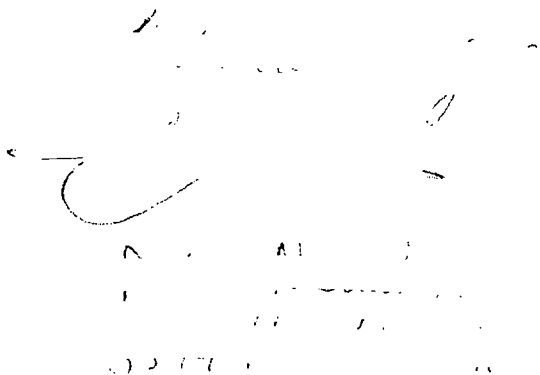
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

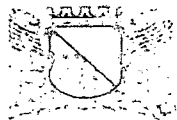
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

A large, handwritten signature in dark ink is present, followed by several lines of illegible text, possibly a name and title, which are too faint to read accurately.

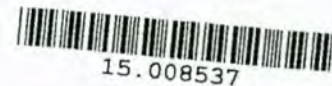


ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

107



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

188



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwomstandigheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

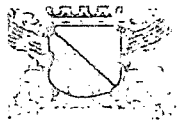
Met vriendelijke groet,

K. J. J. J.



K. J. J. J.

K. J. J. J.



ieente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

189



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

190



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

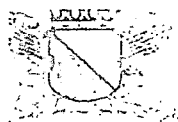
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

A faint, illegible signature and stamp area, likely representing the official position of the signatory.



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

191



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

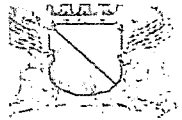
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

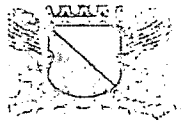
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

193



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

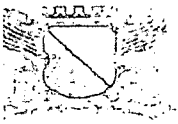
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht

3500 CE Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

194



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. ~~De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig.~~ Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

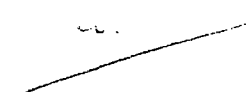
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

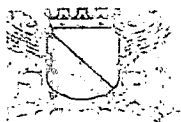
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

195



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

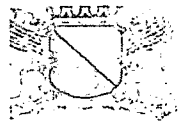
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

: 2423, 3500 CK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



gemeente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

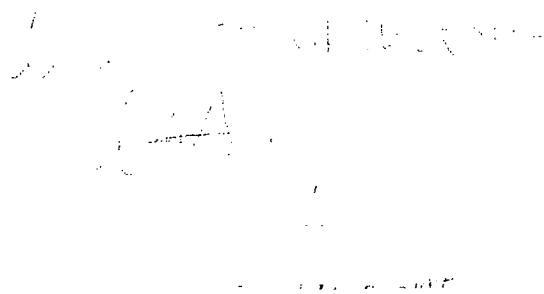
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

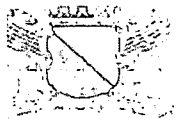
### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



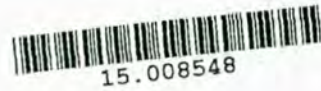


reente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

190



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



ieente Utrecht

2423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

199



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwomstandigheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

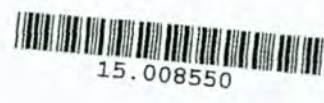
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet, \_\_\_\_\_

1

200



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwomstandigheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

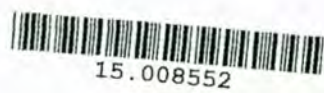
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker ~~onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn~~ zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

203



15.008553

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug; omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliëbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliëburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaat dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren-schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken-schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toenāme recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres:

Postcode:

209



15.008556

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliëbrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliëbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

*[Handwritten signature]*



15.008557

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008562

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druipt ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

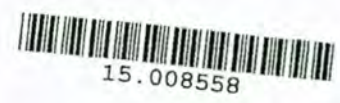
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorziet ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorziet dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

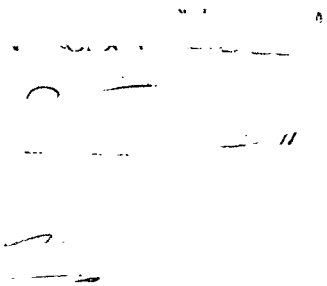
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





15.008561

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peiktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

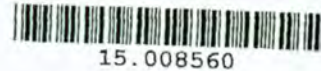
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

214



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch. De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater."

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druipt ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug; omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008508

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



15.008559

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren-schippers-of-schippers-die-nog-nooit-in-de-haven-geweest-zijn-zullen-moeite-hebben-met-het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (tötstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

217

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

31 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

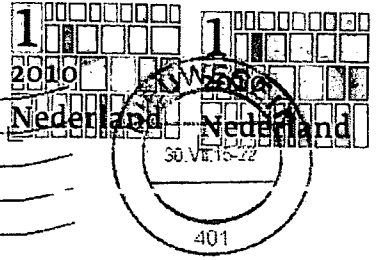
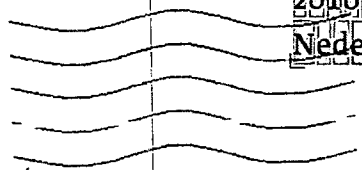
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

31 JUL 2015

31 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke & Economische ontwikkeling.  
afd. Gebuïdsontwikkeling.  
Tau. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT



HD4PT 3500CE200

20

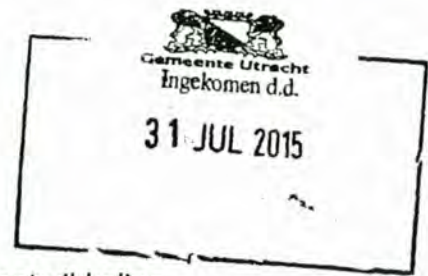
11

11 11 11

1

1

218



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts-roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).



KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

~~Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren".~~ Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden



bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

\_\_\_\_\_  
[naam]  
[adres]  
[plaats]

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

31 JUL 2015

31 JUL 2015

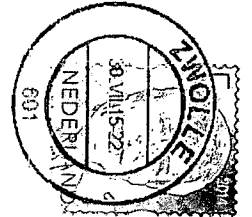
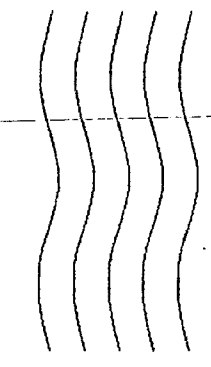
Utrecht!

De gemeente Utrecht is een gemeente met een rijk verleden.

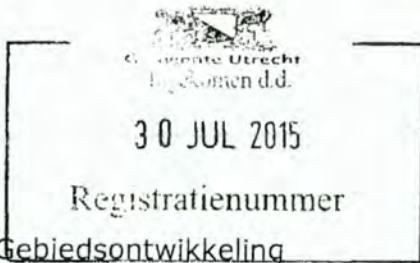
De gemeente Utrecht is een gemeente met een rijk verleden.

De gemeente Utrecht is een gemeente met een rijk verleden.

3500 Utrecht



11  
LIVING  
Y



Aan:  
 De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht



Van:  
 M. Rijks  
 Cremerstraat 422  
 3532BT Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 28 juli 2015.

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij wil ik een zienswijze indienen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de belangen van roeiers en roeiverenigingen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Als roeier wordt ik hierdoor direct geraakt in mijn belangen. Voor het uitoefenen van mijn sport is veilig roeiwater van groot belang. Als lid van de Utrechtse Roeivereniging Viking ben ik bovendien in mijn belang geschaad omdat onze vereniging zich zowel op recreatie als op wedstrijdroeien richt. Daarvoor is optimaal roeiwater nodig, wat door de conceptplannen onder druk komt te staan. Hieronder geef ik mijn argumenten.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatief". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en

de Utrechtse roeiverenigen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers en hun bereidheid zich bijv aan de maximumsnelheden te houden. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ook wanneer niets op of aan te merken zou zijn op de stuurmanskunst van de schippers geeft de toename van het aantal boten op het Merwedekanaal al een flinke hindernis bij het (wedstrijd)trainen en zelfs bij het recreatief roeien. Er zullen veel meer manoeuvres nodig zijn om andere boten in te halen cq te ontwijken, waardoor een aaneengesloten training in het geding komt.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;

- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke

onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

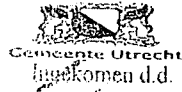
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Conclusie**

Op grond van bovenstaande argumenten verzoek ik u de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Met name de belangen van watergebruikers, en in het bijzonder dat van de roeiers op het Merwedekanaal worden door de huidige plannen geschaad. De gemeente dient zijn verantwoordelijkheid te nemen in het voorkomen van onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en hun materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Hoogachtend



30 JUL 2015

Registratienummer



Gemeenteraad Utrecht  
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling  
afdeling Gebiedsontwikkeling  
t.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht  
HIGH 3500CE200



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

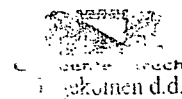
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]  
[adres]  
[woonplaats]

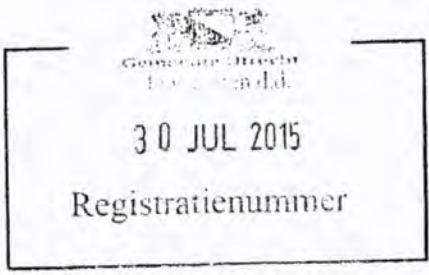
*[Handwritten signature and illegible text]*

Gemeenteraad Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontw., Afd. Gebiedsontwikkeling  
t.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT



30 JUL 2015

Registratienummer



De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden.

~~Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8~~ kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

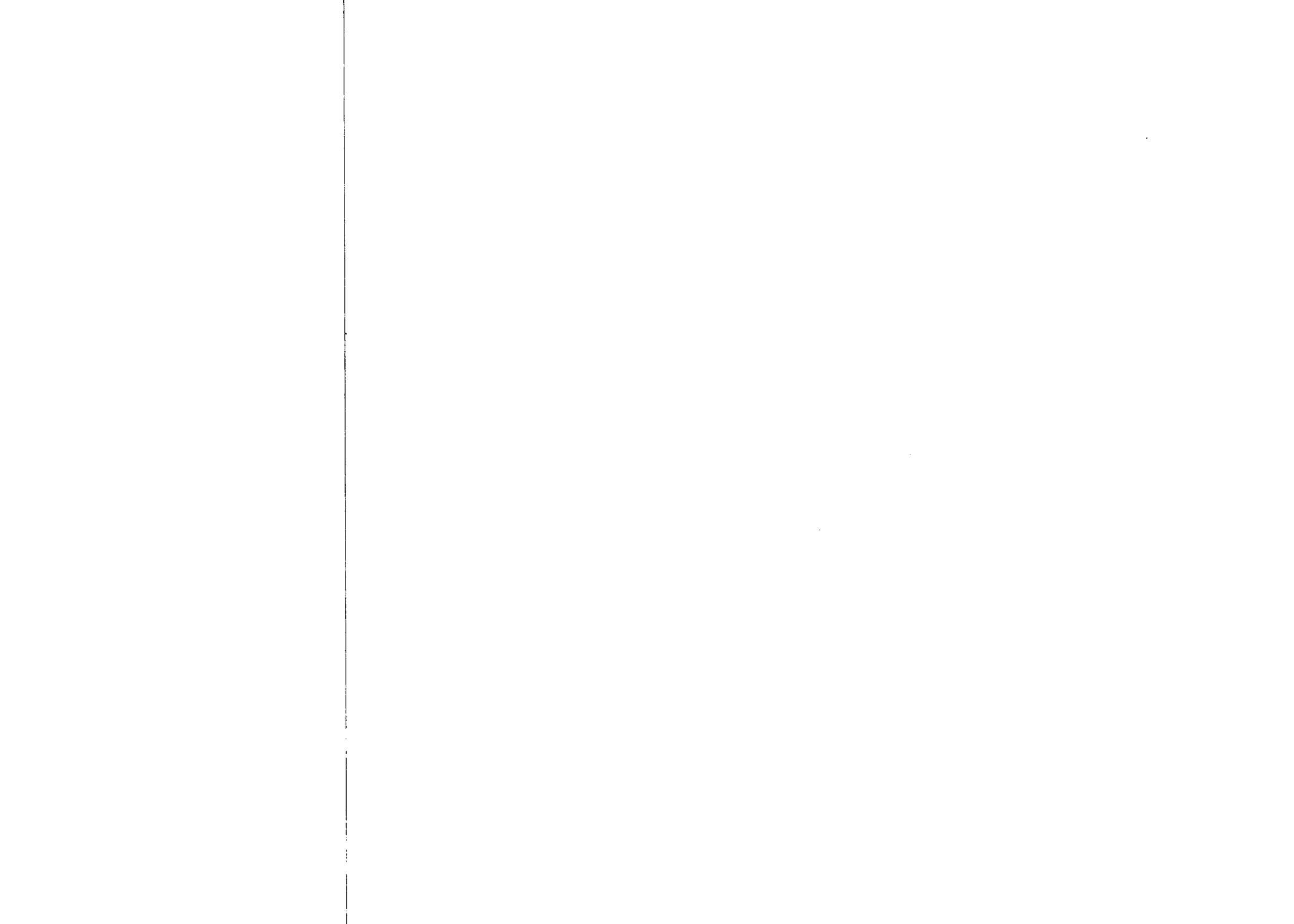
**Tot slot**

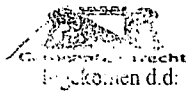
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]  
[adres]  
[woonplaats]





Gemeenteraad Utrecht  
Ingekomen d.d.:

30 JUL 2015

Registratienummer

Gemeenteraad Utrecht  
Ruimtelijke & Econ. Ontw., afd. Gebiedsontwikkeling  
t.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

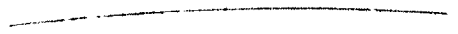
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

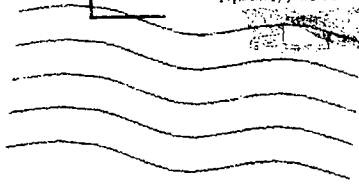
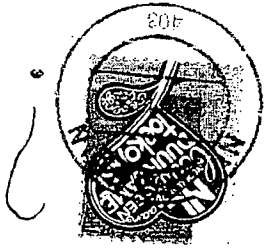
Met vriendelijke groet



Handwritten text, possibly a name or date, located at the bottom left of the page.

Gemeinschaft von Uferen  
Rundtische en Economeke Drukkery  
Kau. P. H. Meijer  
Postbus 1620  
3500 CE Utrecht

Registratienummer  
30 JUL 2015  
Kantoor Utrecht  
Postbus 1620



3572 TX / 2.6ii



28 JUL 2015

220

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

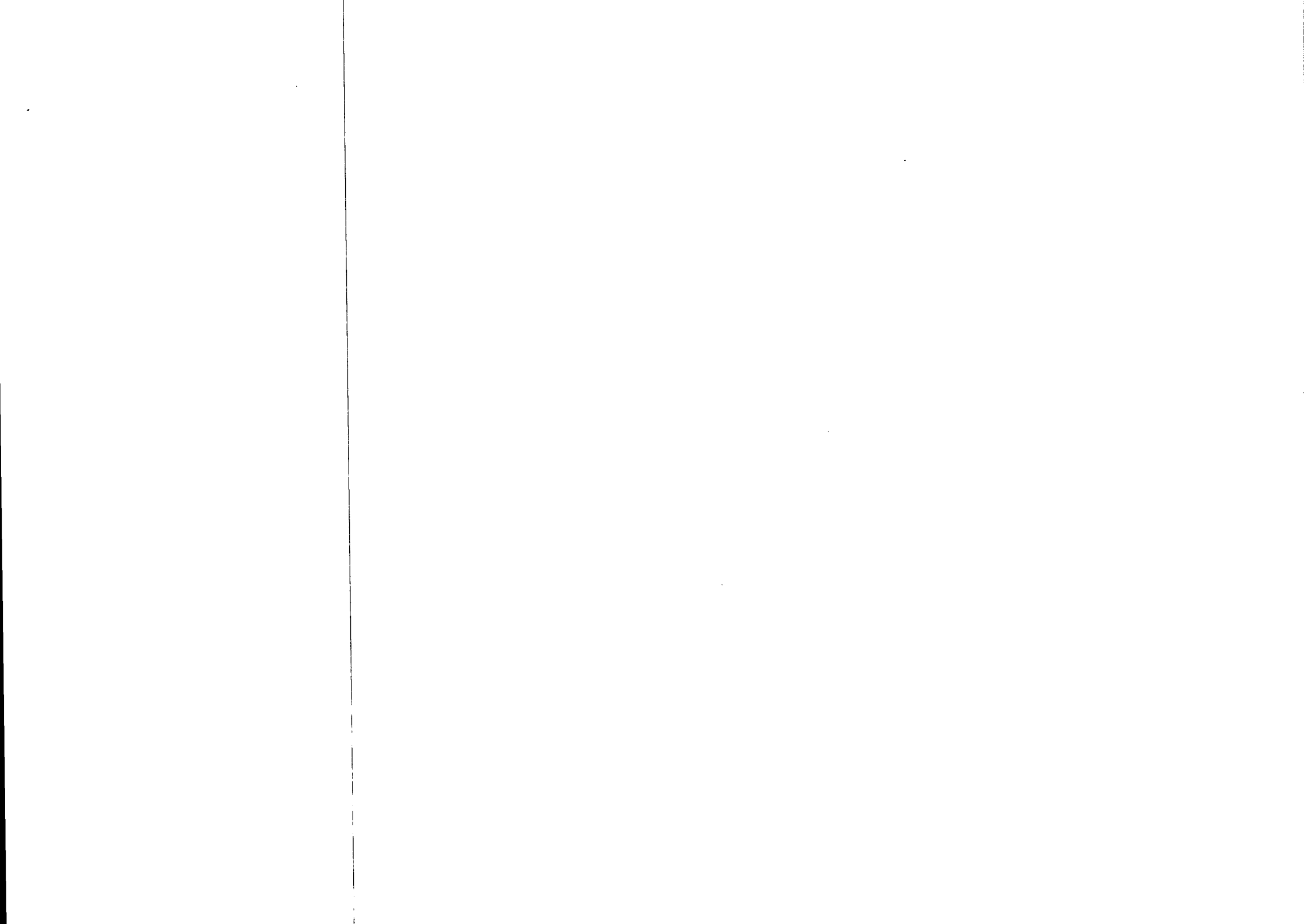
Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*[Handwritten signature and address information]*

*[Handwritten signature and address information]*

*[Handwritten signature]*





Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

22/7/15

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote-8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

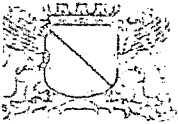
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

B. I.  
me



Gemeente Utrecht

s 2423. 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



28 JUL 2015

230

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

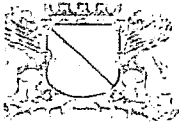
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*Handwritten signature*



Gemeente Utrecht

5 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo

231

De gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59



Geachte leden van de gemeenteraad,  
Utrecht, 29 juli 2015.

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**PLAN WILHELMINAWERF**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

In al hun onderdelen en in onderlinge samenhang. Ik licht deze punten hieronder kort toe.

**ONVEILIGHEID DOOR AANSLUITING HAVEN OP KANAAL**

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

### **PLAATS VAN DE AANSLUITING**

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Kondor Wessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

### **HORECAVOORZIENING EN TOENAME RECREATIEVAART**

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening

alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### **BESLUITVORMING ONVOLDOENDE ONDERZOCHT EN GEMOTIVEERD**

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **BESTEMMING "GEMENGD" – MAXIMAAL AANTAL TOEGESTANE WONINGEN**

In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De hele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

### **BESTEMMINGEN "WATER", "WOONGEBIED" EN "GEMENGD" – STRIJD MET PROVINCIALE RUIMTELIJKE VERORDENING UTRECHT 2013**

Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan voor de diverse modaliteiten ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.

Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht.

### **ONTWERP-OMGEVINGSVERGUNNING BOUWBLOK A**

In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m<sup>3</sup> af te voeren grond.

Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen Inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.

Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het college van gedeputeerde staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeivereniging(en) geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

#### **VOORWAARDELIJKE VERPLICHTING**

Omdat een aanlegvergunningstelsel in de regels ontbreekt, ligt het op de weg van de raad om een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen ten aanzien van de aanleg van de haven. Zoals uit de toelichting ook volgt is ten aanzien van de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal een 'oplossing' opgenomen voor het geleiden van bootjes het kanaal op om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.

Daargelaten de omstandigheid dat de verenigingen deze oplossing niet afdoende achten (verwezen zij naar de eerder ingediende zienswijze), is deze niet in de regels van het plan geborgd. Er had derhalve aan de aanleg van de haven een koppeling moeten worden gelegd met het realiseren van voorzieningen om aanvaringen te voorkomen.

#### **BEHOEFTE AAN DE HAVEN**

In aanvulling op de eerder ingediende zienswijze, wordt nog vermeld dat niet is gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemmt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

#### **GEEN OVEREENSTEMMING**

In de aanvraag van Kondor Wessels voor de vergunning wordt gemeld dat er overeenstemming zou zijn over de uitgangspunten met betrekking tot haven/kanaal met de drie roeiverenigingen. Over uitgangspunten is gesproken in een overleg met Kondor Wessels, de gemeente en Rijkswaterstaat. Daarbij zijn andere maatstaven besproken dan in de aanvraag worden aangehaald. Om duidelijk te zijn: er is geen overeenstemming.

#### **TOT SLOT**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/ Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
en de Gemeentelijke  
Technische Dienst  
van de heer P. M. Meijer

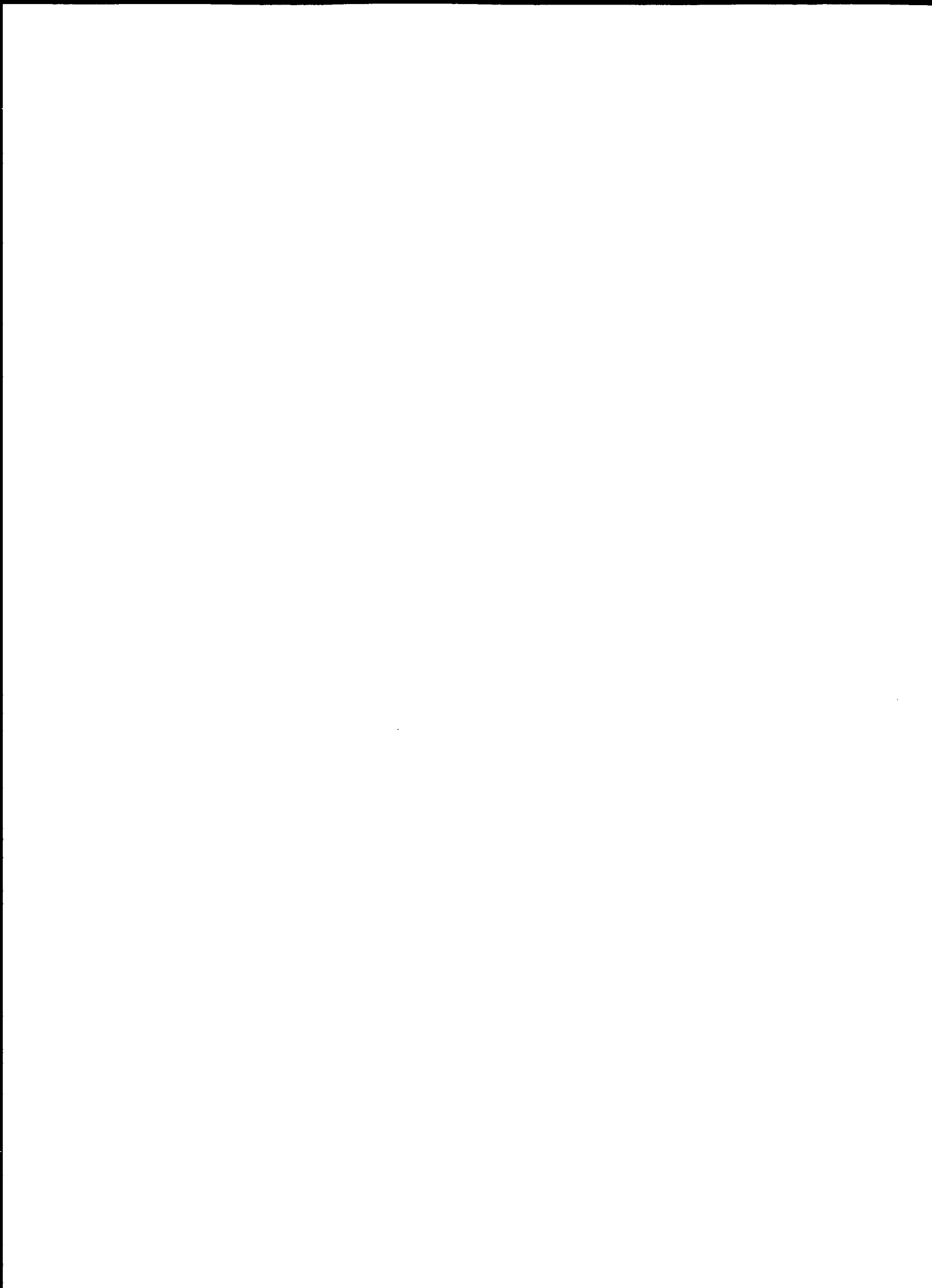
2015-2016

3000-1-1-1-1



Gemeente Utrecht  
Inkomsten d.d.

29 JUL 2015



28 JUL 2015



15.008738

232

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam  
Adres  
Woonplaats

Lid van URD Viking



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. ~~Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8~~ kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Lid van WRJ Diking



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec



28 JUL 2015

234

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote-8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres

Woonplaats

Lid van URJ Dijk



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015  
235

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Lid van URD Dijk



Gemeente Utrecht

S 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec

28 JUL 2015



236

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorziet ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorziet dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

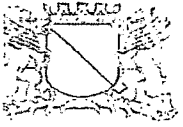
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Lid van URV Viking



teente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Reo

28 JUL 2015

237



15.008743

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland niet ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Lid van URV Viking





Gemeente Utrecht

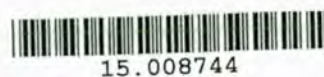
s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec

28 JUL 2015

238



15.008744

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden.

Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

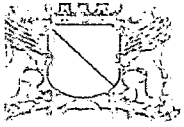
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Lid van URV Viking



teente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



15.008745

28 JUL 2015

239

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden.

Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

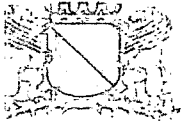
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Lid van URV Viking



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec

28 JUL 2015



15.008746

240

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmatériau, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers: Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname ~~geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden.~~ Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

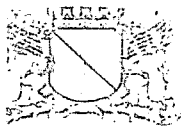
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Lid van URV Viking

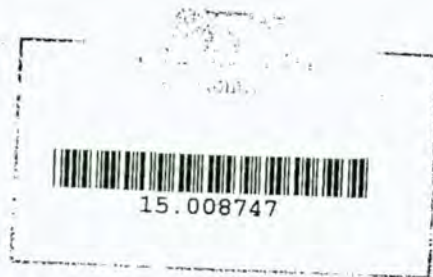


teente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



28 JUL 2015

241

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

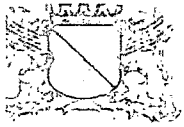
Naam

Adres

Woonplaats

*[Handwritten signature]*  
: *[Handwritten address]*  
: *[Handwritten location]*

*[Handwritten signature]*



teente Utrecht

s 2423. 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



15.008748

242

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

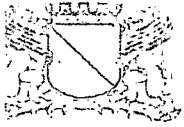
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*lid URV uitkering*



Gemeente Utrecht

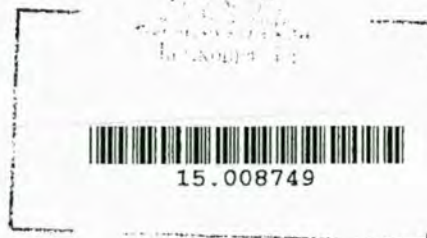
s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec

28 JUL 2015

243



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliјеbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliјеburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

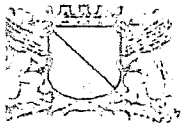
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red





15.008750

244

28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

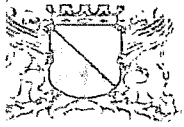
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*L. de Ruiter*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



15.008751

245

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- In al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

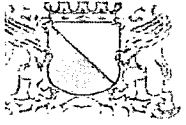
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

al 30 jaar lid W.R.V. "Viking"



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo

246

28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

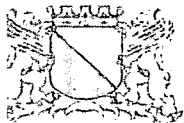
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet.

Naam  
Adres  
Woonplaats :



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



247  
01 22 00h

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiterde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

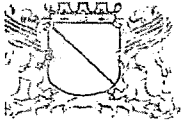
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

lid van URV Viking



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015

rud

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is, moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roe)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

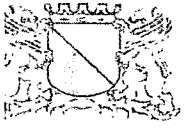
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten address]*  
*[Handwritten address]*  
*[Handwritten address]*  
*[Handwritten address]*

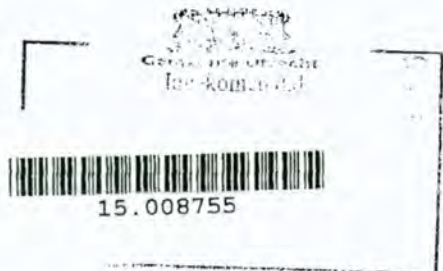


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



JUL 2015

249

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roe)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

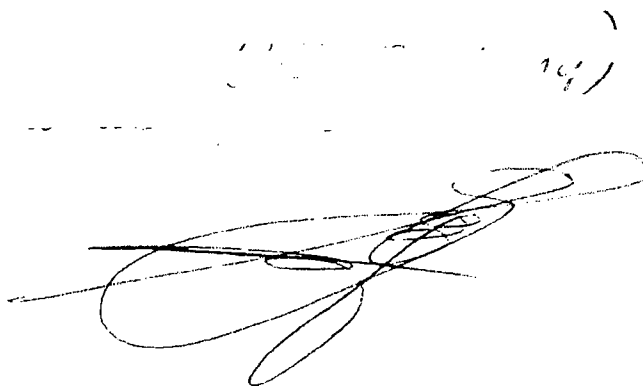
**Tot slot**

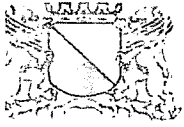
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :





Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



28 JUL 2015

250

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

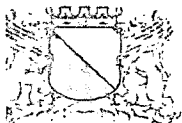
Met vriendelijke groet,

Naam

Adres

Woonplaats

Lid U.R.V. Veling



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



15.008563

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druipt ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008564

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druipt ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008565

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008567

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peiktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker ~~onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn~~ zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

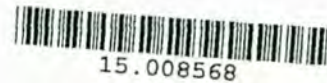
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt 'at in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwomstandigheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peaktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

250



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

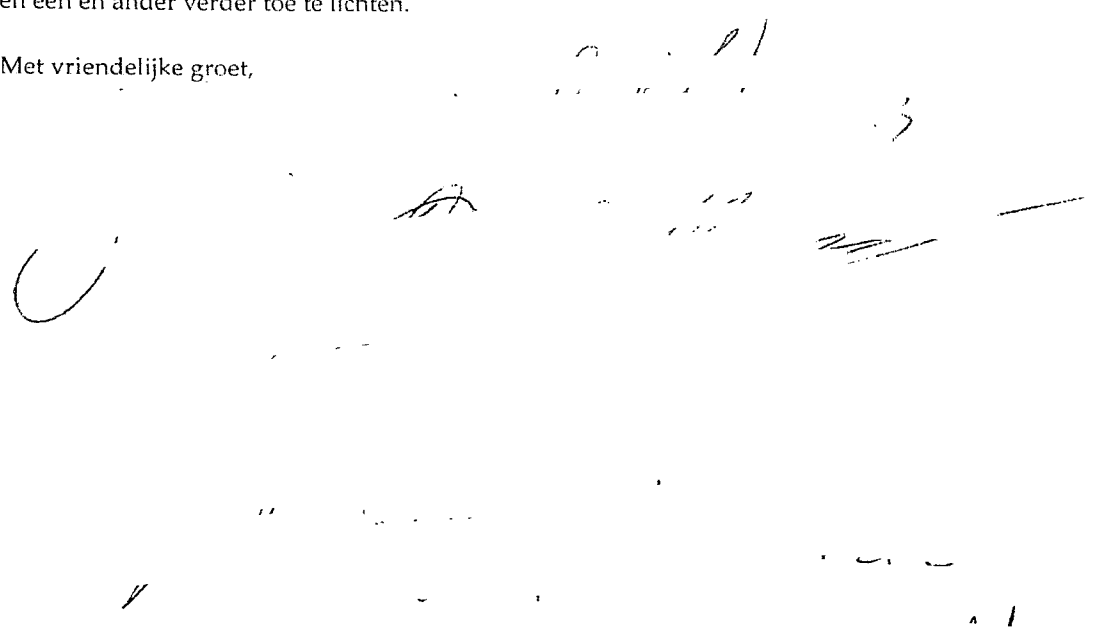
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

The block contains several handwritten signatures and scribbles. At the top right, there is a signature that appears to be 'P. I.'. Below it, there are several horizontal lines and scribbles, some of which look like initials or names. There is also a large, loopy scribble on the left side of the page.

259



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008572

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voortang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijsbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijsburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker ~~onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het~~ in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliëbrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliëbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

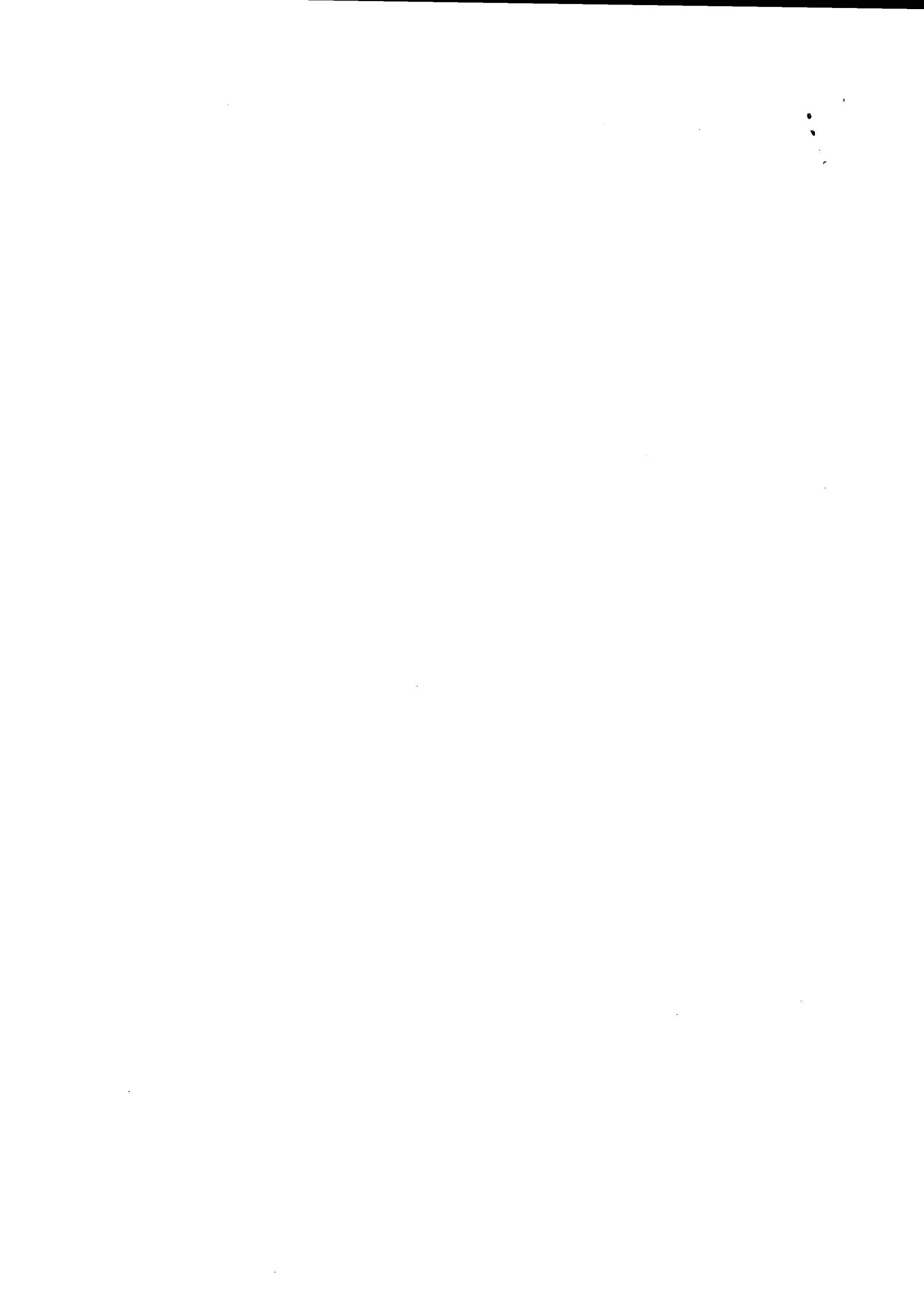
De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.



#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaat dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008575

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

---

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug; omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan' dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad, op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





15.008577

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaat dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op toptniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008579

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal-als-trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008581

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

---

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008582

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

---

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren-schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van stevig materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren-schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

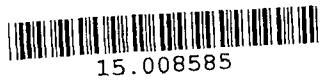
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatief". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwomstandigheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een vernauwing. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

—



15.008586

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker ~~onervaren schippers-of-schippers die nog nooit in de haven geweest zijn~~ zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

*[Handwritten signature]*



15.008587

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliëbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliëburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peiktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008588

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren-schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

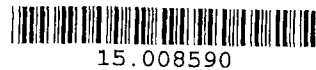
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008590

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008591

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008592

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf.**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." ~~De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.~~

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal-als-trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

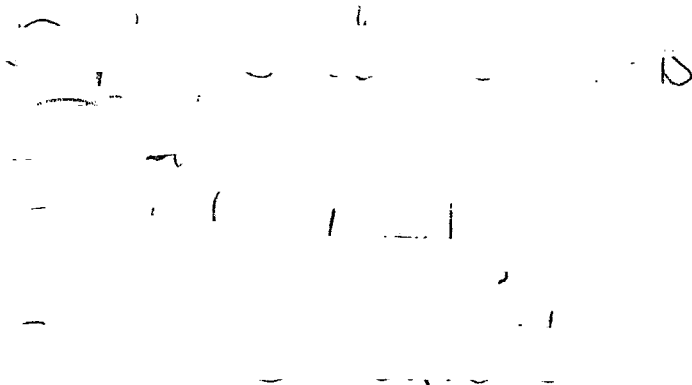
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

The block contains a handwritten signature and several lines of illegible text, possibly representing a stamp or additional notes. The signature appears to be written in dark ink and is somewhat stylized. Below it, there are several lines of text that are too faint and blurry to be read accurately.



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druipt ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008596

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

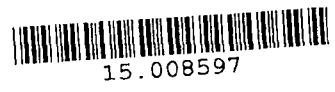
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

205



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." ~~De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.~~

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijbrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roetop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één brug is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peaktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

✓      —  
—  
—



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug; omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliëbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliëburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008599

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druipt ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet-eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

209



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

-  
D,  
-



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008605

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliјеbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliјеburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker voor onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

295



15.008607

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal-als-trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal-als-trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

2900



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliëbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliëbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008614

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorziet ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorziet dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peaktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008615

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." ~~De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het-~~ Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet



15.008612

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

28 JUL 2015



304

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

PSI

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

BS

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

RTT

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Lid sinds 1973 van  
U.R.V. Viking.

ERT



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015

305

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balljebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balljebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliјеbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliјeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

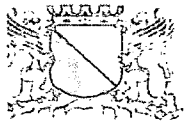
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Lid URU U.king



Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015

306

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- In al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de plektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

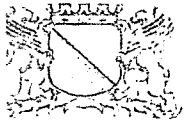
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Eid URV. Viliing.



Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatief". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam  
Adres :  
Woonplaats



Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec



28 JUL 2015

300P

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roelboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico-voor-alle-gebruikers-van-het-kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

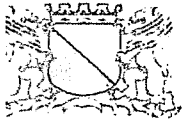
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

(Lid UAV Viking)



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015

309

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra in wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, zijn gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en zijn wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgen;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers

direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, met andere woorden de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is

onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden; dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

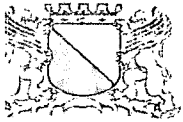
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

Lid van URV Viking te Utrecht



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015

310

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Hed van URV Viking



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



311

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- In al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

*(al 43 jaar lid LRViking!)*

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

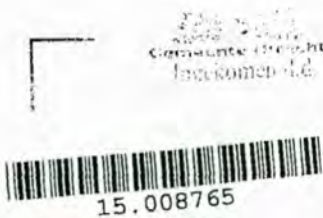


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015

312

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Lid van URD Dijk

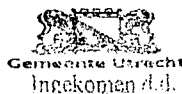


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

28 JUL 2015



15.008766

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roelboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

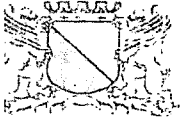
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

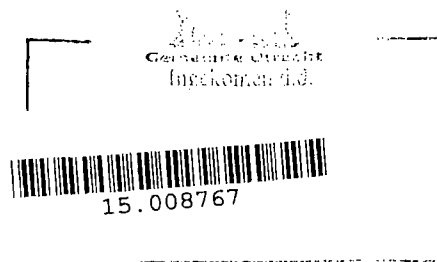


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druipt ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

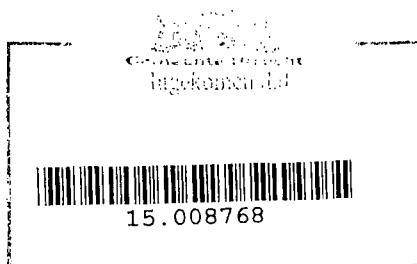


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiterde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

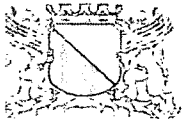
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

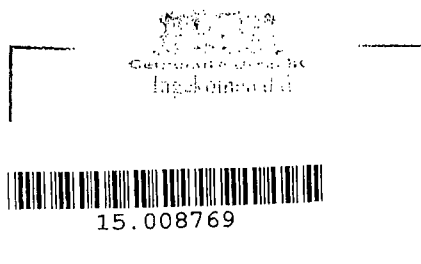


Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

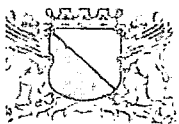
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

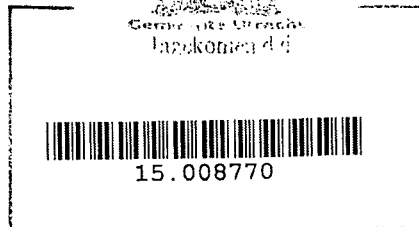


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



317  
28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeligenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roelboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

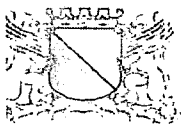
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres

Woonplaats

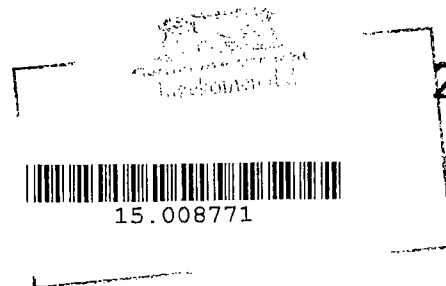


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

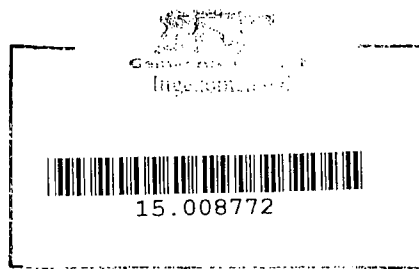


Gemeente Utrecht

s 2423. 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



319  
28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

---

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepelgenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

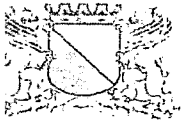
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :



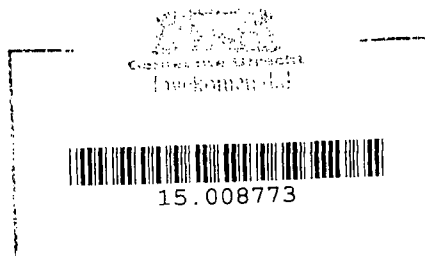
Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

320  
28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde felt dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

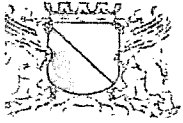
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

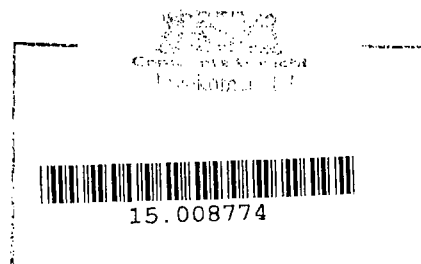


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Red



28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- In al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

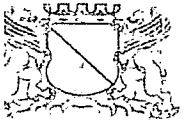
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

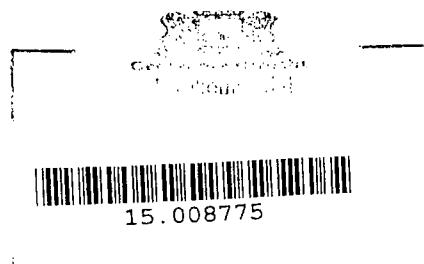


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



322  
28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmateriaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

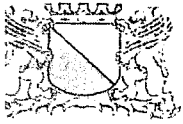
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :



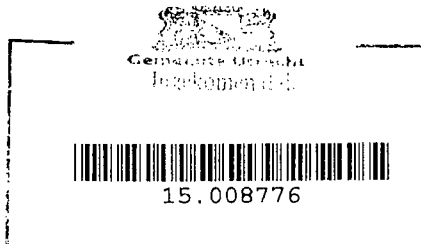
Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

323  
28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepelgenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

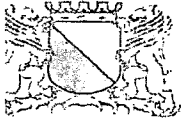
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

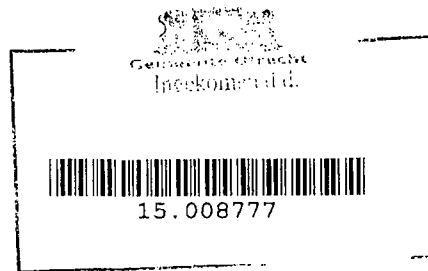


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



324

20 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

---

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepelgenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roel)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

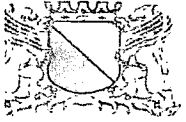
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

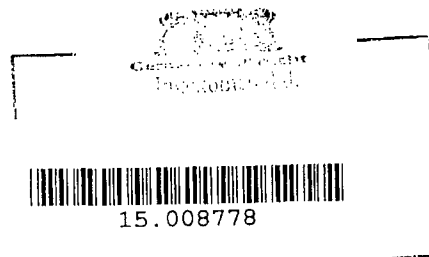


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



325

28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :

Adres :

Woonplaats :

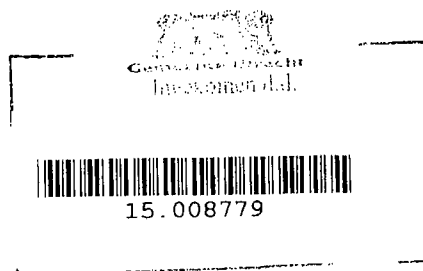


Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

~~Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.~~

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

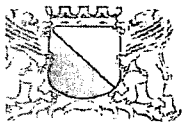
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :



Stad Gemeente Utrecht

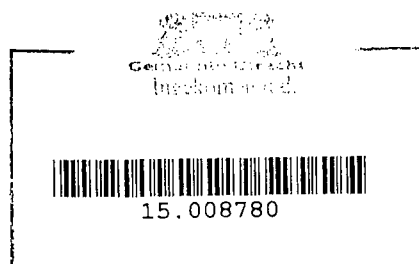
Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

327

28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

~~Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.~~

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balliebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balliebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peiktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roe)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

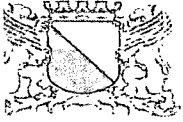
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :



Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

328

28 JUL 2015



15.008781

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het Collegè van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roelbaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de plektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



329

15-07-2015



15.008782

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorziet ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roelboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorziet dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijke ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven én de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :



Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

28 JUL 2015



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf :**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roelboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*Ed. van Vliet*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan

- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden

bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

[naam]  
[adres]  
[woonplaats]

*Handwritten signature*

*Lid van WRO Dijk*



Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd. Rec

28 JUL 2015



332

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepelgenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam : -  
Adres :  
Woonplaats :

*Lid van WRD Dijk*



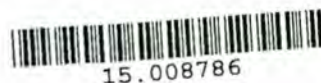
Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

28 JUL 2015



333

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

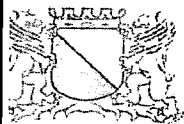
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Lid van WRO Dijk



Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

28 JUL 2015



334

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roelboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

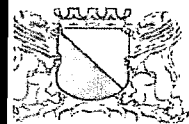
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*Ed G R U viking 6120041*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK.Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

2.0 JUL 2015



335

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. ~~Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening~~ alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### Tot slot

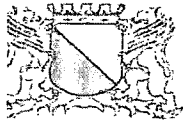
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam  
Adres  
Woonplaats

Sinds jaar en dag  
Wiking-lid!



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

28 JUL 2015



15.008789

336

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

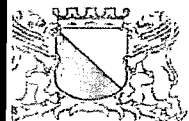
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

did van URD Jiking



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



15.008790

337

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balliebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balliebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

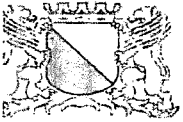
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Sinds 1972 lid van URV Viking

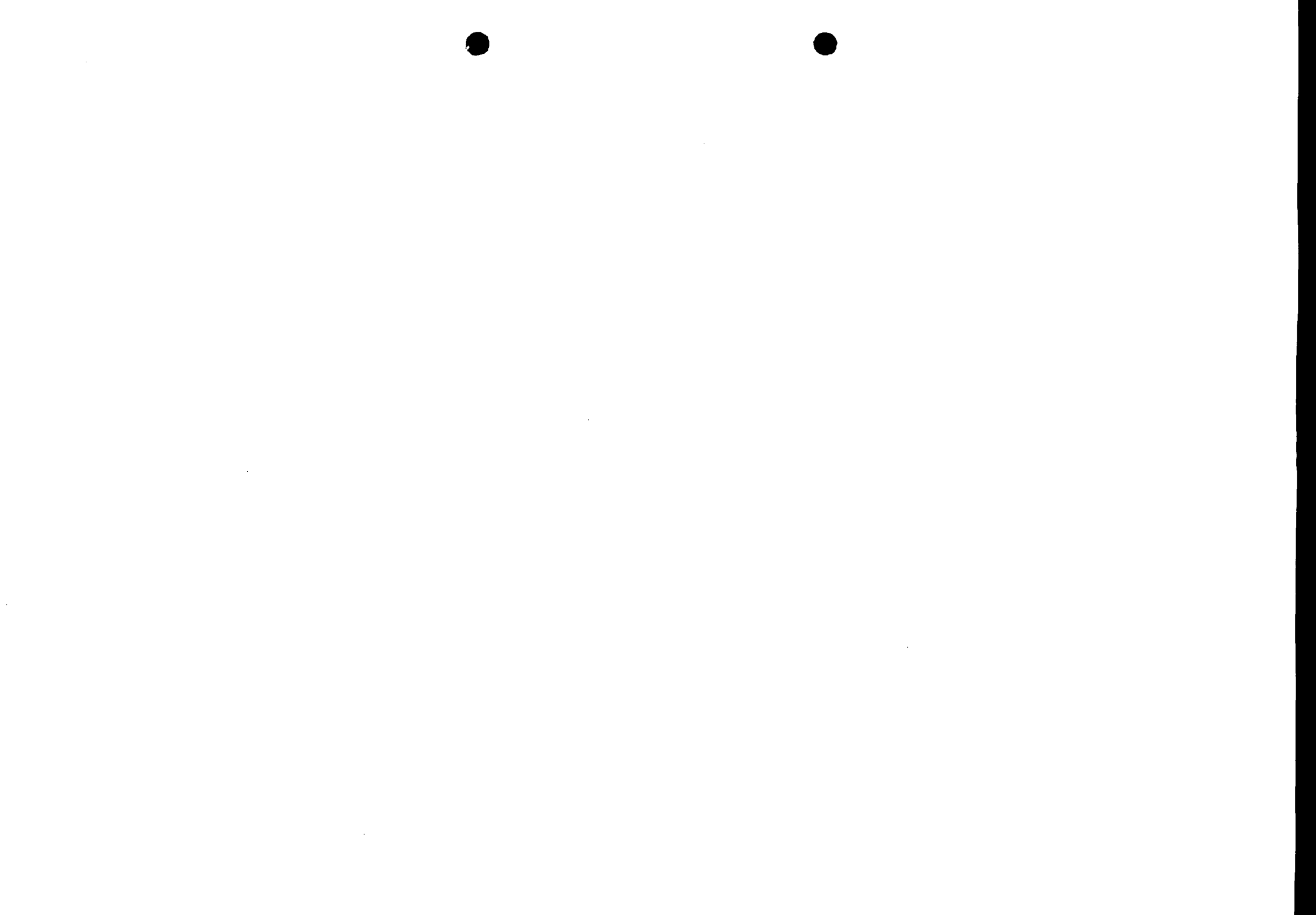


Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015



330P

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, stelgers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :

Adres :

Woonplaats :

van  
roeivereniging  
"Viking" te  
Utrecht



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



339

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

\* als lid van URV VIKING

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. ~~Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.~~

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :



Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



15.008616

340

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008617

341

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".


#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Tim v Yperen





15.008618

342

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatief". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008619

343

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

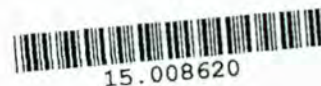
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



15.008620

344

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

345



15.008621

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

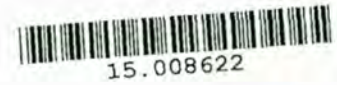
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



346

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zicht te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008477

347

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboort goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn.

Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

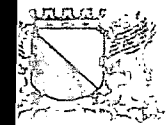
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:



ente Utrecht

423, 3500 GK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008520

340

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peiktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

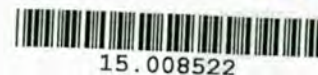
Met vriendelijke groet,

Naam: .....

Adres: .....

Postcode: .....

349



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:

350



15.008523

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:

351



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode: 7



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting één bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. ~~Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening~~ alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam: /  
Adres:  
Postcode: /



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

UJ

y

354



15.008527

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

355



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker voor onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



15.008529

356

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien

voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

28 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

357



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

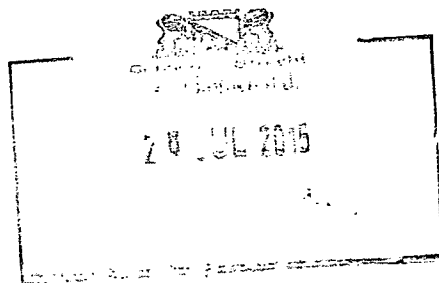
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,  
afdel. Gebiedsontwikkeling  
t.a.v. PH Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht.



N09FF 3500CE200

28 JUL 2015

3578

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.008631

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 17 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmatériau, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaat dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken-schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

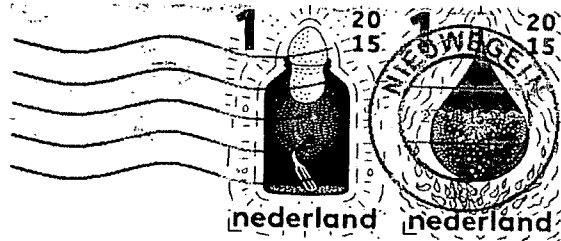
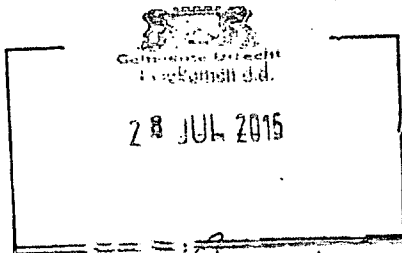
### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

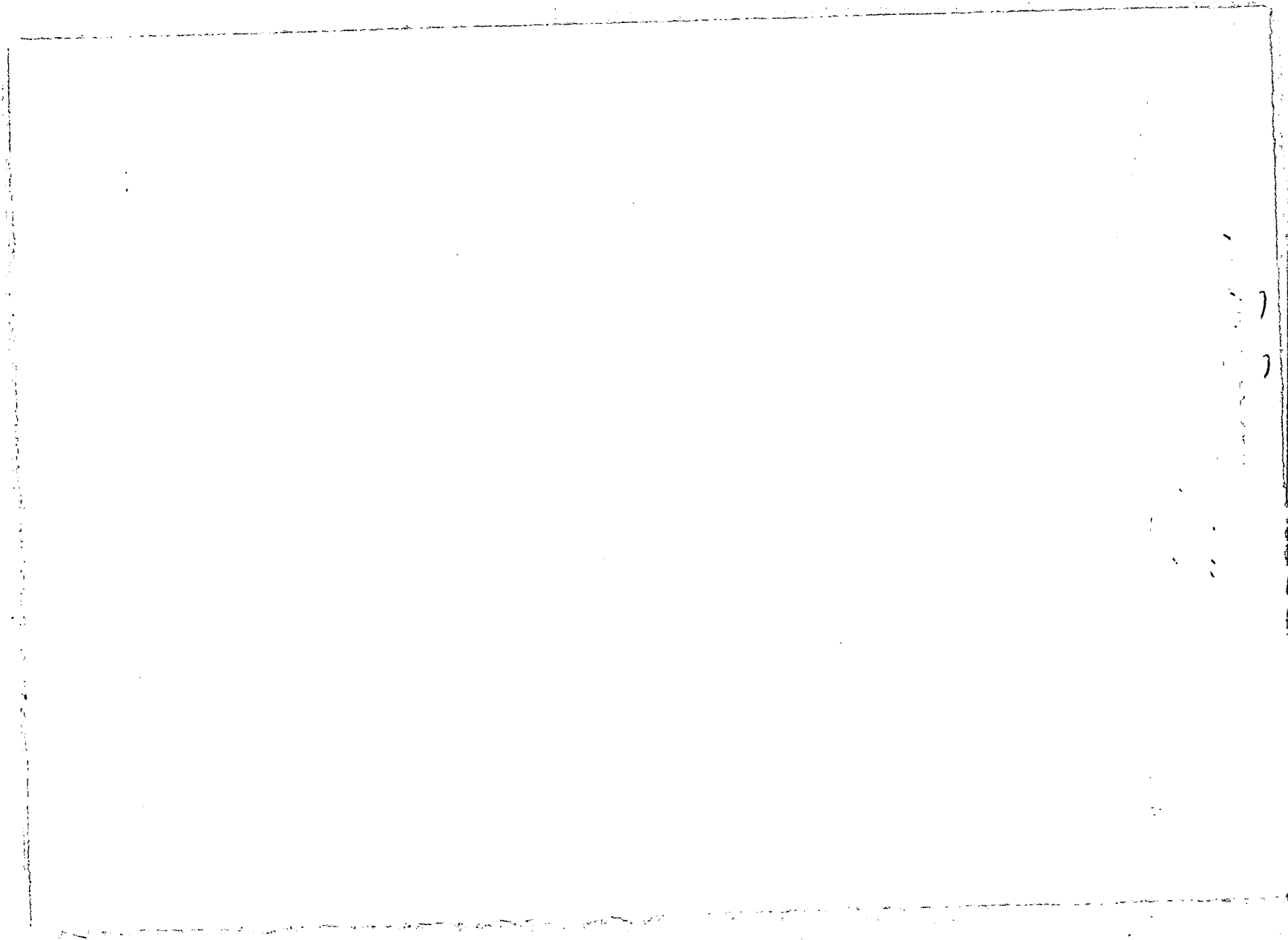
Met vriendelijke groet,

L  
(Lid-/roeier bij URV Viking)



Aan de gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afd. gebiedsontw.  
T.A.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

NO9PF 3500CE200



28 JUL 2015

Registratienummer

359

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt; niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. ~~Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.~~

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

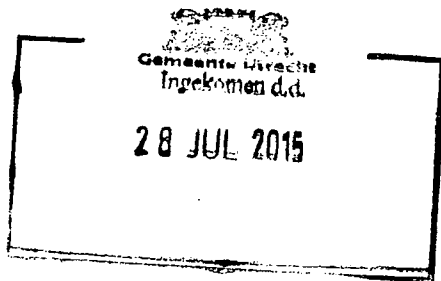
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

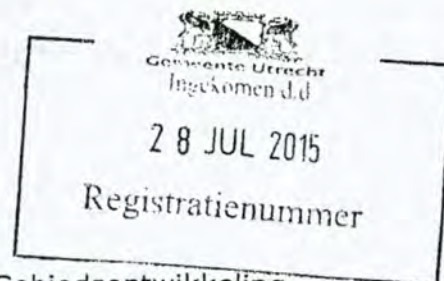
Met vriendelijke groet,



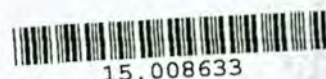
Gemeenteraad Utrecht  
Rijwijkste 8 Economische afdeling  
afdel. Gebiedscontrole

P.H. Meyer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

360



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken-schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

—

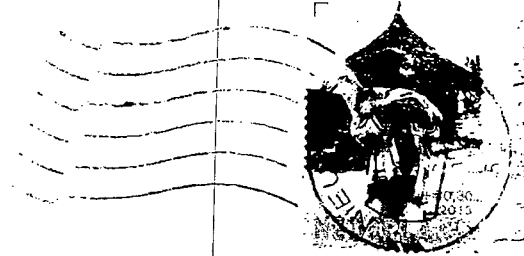
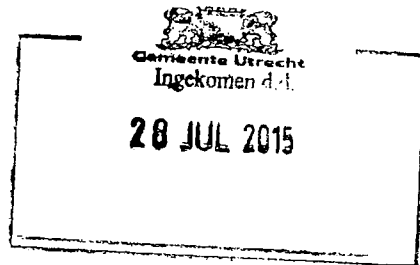
(

.....

—

,

.....



Gemeenteraad Utrecht  
Ruimtelijke en Economische  
Administratie  
Advies, Bestuur en Middelen  
P. H. Meyer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

28 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

561



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. ~~Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.~~

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

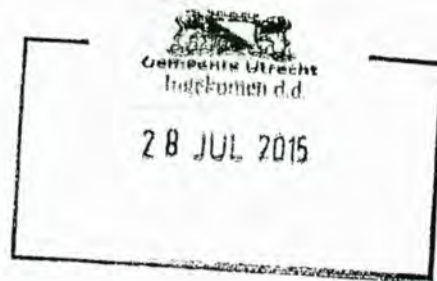
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Concattedraad Utrecht  
aad. Gebiedscontrole  
P.H. Meyer  
postbus 16200  
3500 CE Utrecht



362

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. ~~Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.~~

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]

[adres]

[woonplaats]

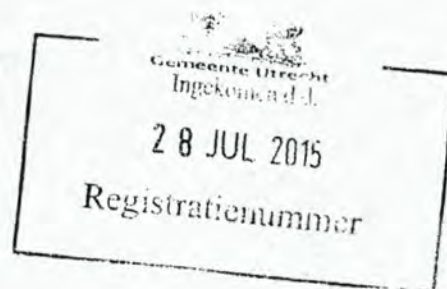


CAFRETT

3500 CE

Posthus 16 200

De gemeente Utrecht  
REO, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



363

Utrecht, 25 juli 2015

Betreft: zienswijze onderdelen ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 5

### **Uitzicht**

De hoogbouw van het nieuwbouwcomplex past ons inziens niet in de omgeving. De 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco zijn tot gemeentelijk monument verklaard. Het is ons inziens zonde om een monument van de ene zijde aan het zicht te onttrekken en van de andere zijde het monument te zien met de hoge bebouwing erachter. Ook vinden wij dat de geplande hoogbouw geheel niet past in de directe omgeving, waar de bestaande bebouwing maximaal 6 verdiepingen hoog is.

Naast de schoorstenen bepalen ook de grote bomen ons uitzicht op prettige wijze. We lezen in de toelichting (pagina 30) dat het de bedoeling is om de Vleutense Wetering te herstellen. Als dat gebeurt is er mogelijk geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal. Dit zouden we een gemis vinden qua uitzicht, naast het feit dat het de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben ten goede komt.

### **Horeca**

Als bewoners van een appartement aan de overkant van het Merwedekanaal maken we ons zorgen over geluidsoverlast indien er horeca komt. Als de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoeken wij om in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening (met regels voor geluidsnormen voor overdag en 's avonds).

### **Fietsverkeer op Kanaalweg**

De Kanaalweg is - ook volgens het gemeentelijk beleid - een belangrijke fietsroute, waar naast fietsers ook veel hardlopers gebruik van maken. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers, horecabezoekers, maar ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca. Hierdoor ontstaat tijdens de bouw, maar ook na de ingebruikname van het complex te veel hinder voor de fietsers. De gemeente heeft nota bene de Kanaalweg bestempeld als een fietsstraat waar vele fietsers zich snel en veilig kunnen verplaatsen. Ons inziens is het bestempelen van een weg tot fietsstraat om er vervolgens meer verkeer overheen te sturen tegenstrijdig beleid.

### **Scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal**

Als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan vrezende we een toename van geluidsoverlast. Als er momenteel een gemotoriseerde boot passeert op het kanaal, dan kunnen we dit buiten, maar ook binnen goed horen. Uiteraard maken we ons zorgen over een toename in geluidsoverlast.

### **Boren in plaats van heien**

We verzoeken in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij omliggende woningen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature and some illegible text at the bottom of the page.

3500 CE Warendt

Postbus 16200

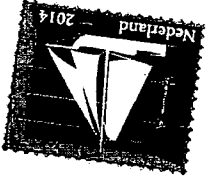
Van P.H. Winger

RD, o/a. Gebroeders Warendt

Gemeente Warendt

MUUP

3500CE200

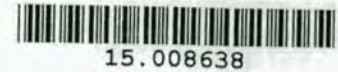


28 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

364



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

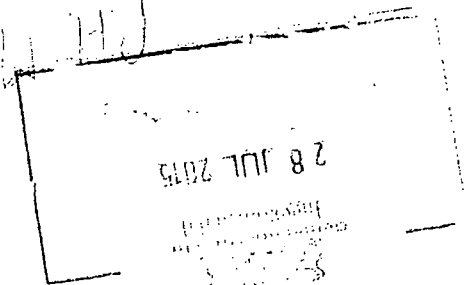
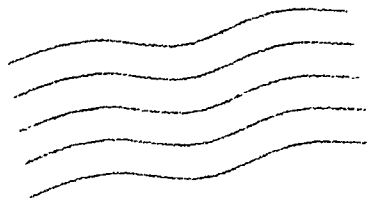
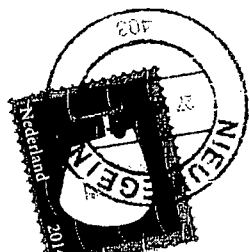
Lid van URV Viking

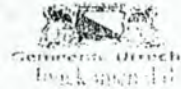


**DIREKTRECYCLING**  
Der umweltfreundlichste Briefumschlag.  
Info: [www.direktrecycling.net](http://www.direktrecycling.net)

M11ST 3500CE200

Handwritten text, possibly a recipient address or name, including "Hilf" and "Hilf".





28 JUL 2015

Registratienummer

365

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

## **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat

roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen-combineren-met-een-bezoek-aan-de-horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

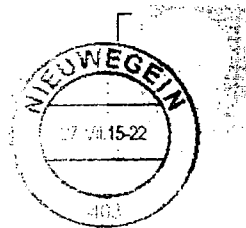
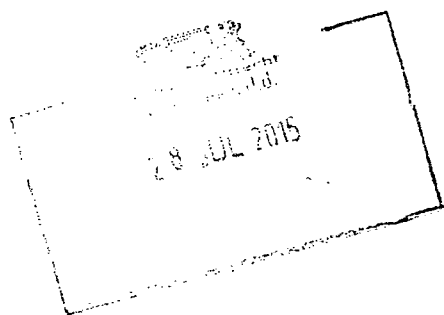
Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeenteraad Utrecht  
Rt. Kunneyle ~~W~~ <sup>EA</sup> Economisch Ontwikkeling  
Afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. PH Mejer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

PHILIP 0500CE200

366

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Utrecht 27 juli 2015

**Betreft: Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Utrecht**



Geachte leden van de raad,

**Hierbij doet de Algemene Utrechtse Roeivereniging Orca u de aanvullende zienswijze toekomen met betrekking tot bovengenoemd bestemmingsplan. Wij hebben al eerder onze zienswijze kenbaar gemaakt. Het onderstaande completeert onze zienswijze.**

*Bestemming "Gemengd" – Maximaal aantal toegestane woningen*

In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De hele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

*Bestemmingen "Water", "Woongebied" en "Gemengd" – strijd met Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013*

Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan voor de diverse modaliteiten ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.

Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht. (noot hierbij: er is een zogenoemde 'watertoets' verricht. Rijkswaterstaat is geraadpleegd en heeft vanuit nautisch oogpunt geen bezwaar. Vraag is of vaarsveiligheid ook is getoetst)

### *Ontwerp-omgevingsvergunning Bouwblok A*

In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m<sup>3</sup> af te voeren grond.

Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.

Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het college van gedeputeerde staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeivereniging(en) geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

### *Voorwaardelijke verplichting*

Omdat een aanlegvergunningstelsel in de regels ontbreekt, ligt het op de weg van de raad om een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen ten aanzien van de aanleg van de haven. Zoals uit de toelichting ook volgt is ten aanzien van de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal een 'oplossing' opgenomen voor het geleiden van bootjes het kanaal op om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.

Daargelaten de omstandigheid dat de verenigingen deze oplossing niet afdoende achten (verwezen zij naar de eerder ingediende zienswijze), is deze niet in de regels van het plan geborgd. Er had derhalve aan de aanleg van de haven een koppeling moeten worden gelegd met het realiseren van voorzieningen om aanvaringen te voorkomen.

### *Behoeftte aan de haven*

In aanvulling op de eerder ingediende zienswijze, wordt nog vermeld dat niet is gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

### *Geen overeenstemming*

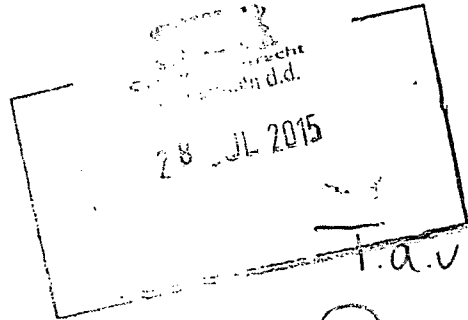
In de aanvraag van Kondor Wessels voor de vergunning wordt gemeld dat er overeenstemming zou zijn over de uitgangspunten met betrekking tot haven/kanaal met de drie roeiverenigingen. Over uitgangspunten is gesproken in een overleg met Kondor

Wessels, de gemeente en Rijkswaterstaat. Daarbij zijn andere maatstaven besproken dan in de aanvraag worden aangehaald. Om duidelijk te zijn: er is geen overeenstemming.

Het bestuur van de A.U.S.R. Orca,

Voorzitter

Adres:



T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE, Utrecht

N12TT 3500CE200

28 JUL 2015

Registratienummer

367

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

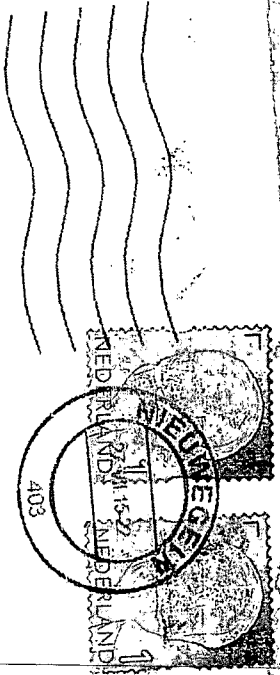
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelmawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.  
28 JUL 2015



Gemeente Utrecht

Ruimte voor ~~aanwijzing~~ en Eenzameisde  
Onderscheiding, op d. Gevoelensentwikkeling

Van: P.H. Mege

Postbus 16900,

3500 CE Utrecht

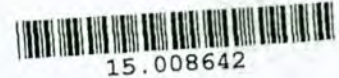
3500CE

28 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

360



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatief". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

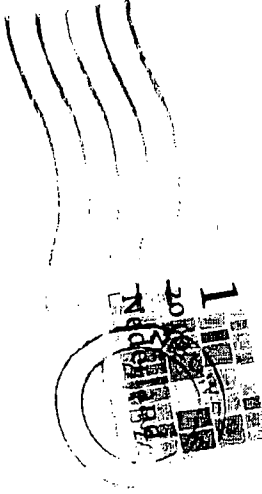
Met vriendelijke groet,



28 JUL 2000

General  
Rainwater  
Machinery  
van  
Economics  
Architectural  
Marketing  
Wrecked  
Circulating

Time P.H. Major  
Passes 16200  
3500 LE  
Wrecked  
3500000000



28 JUL 2015

Registratienummer

369

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

Plan Wilhelminawerf

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

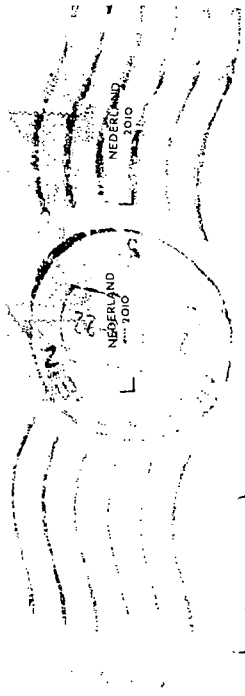
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeenteverbond van Utrecht

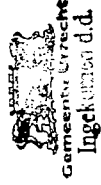
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,

Afdeling Gebiedsontwikkeling

Ten. P.H. Meijer

Pacthuis 16500

3500 CE Utrecht



Gemeente Utrecht  
Ingekluisd d.d.

28 JUL 2015

28 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

370



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaantvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaat dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

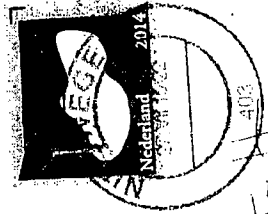
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de - flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

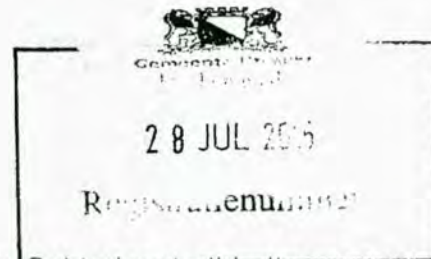


De gemeente van Utrecht  
 Rijksbureau voor Economische Ontwikkeling  
 afdeling Spreekuur en Klachten

28 JUL 2015  
 P.H. Meyer

Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht

H12FW 95000E200



321

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

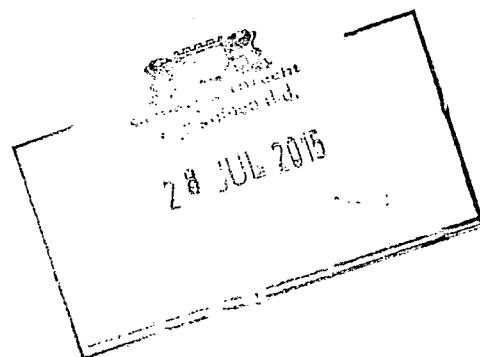
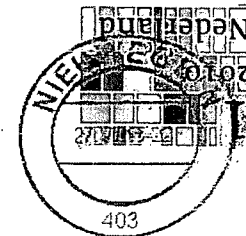
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikke  
afdeling Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

M11PP 3500CE200

28 JUL 2015

Registratienummer

372

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

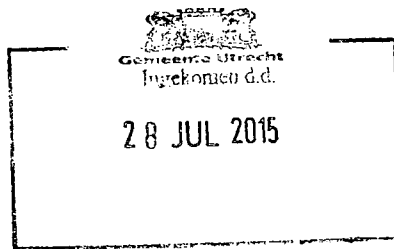
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Plaats en datum:



De gemeente van Utrecht  
Afdeling Gebiedsontwikkeling  
P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

27-07-2015  
Utrecht, Europalaan 12  
UTE-10-BRENG-3  
UT-E-PB02  
3500CE16200  
Cverhoef

28 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

373



15.008647

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

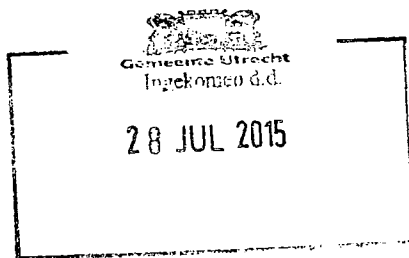
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Plaats en datum:



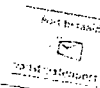
De gemeente van Utrecht  
Afdeling Gebiedsontwikkeling  
P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

27-07-2015  
Utrecht, Europalaan 12

UTE-10-BRENG-3  
UT-E-PB02

3500CE16200

Cverhoef

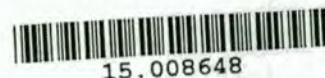


28 JUL 2015

Registratienummer

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

374



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmatériau, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimeerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

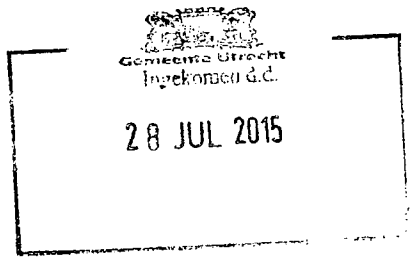
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

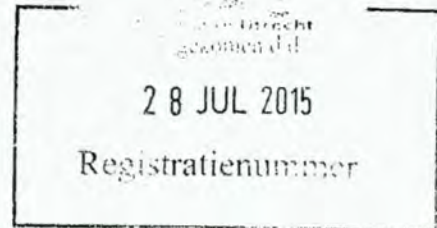
Adres:

Plaats en datum:



De gemeente van Utrecht  
Afdeling Gebiedsontwikkeling  
P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

27-07-2015  
Utrecht, Europealaan 12  
**UTE-10-BRENG-3**  
UT-E-PB02  
3500CE16200  
Cverhoef



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, <sup>26</sup>17 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Handtekening  
0000 0000

3500 CE Utrecht  
H1150 3500CE200

Postbus 16200

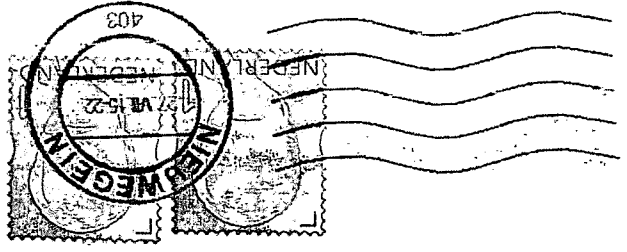
T. Dr. P. M. Meyers

afdeling Geboren en sterftelingen

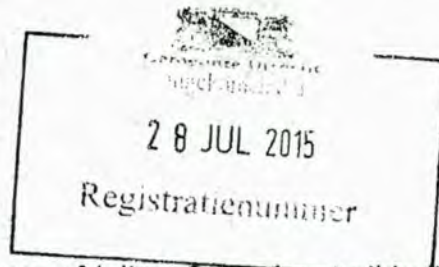
Ruimtelijke - Economische Ontwikkeling

De Gehele van de raad van Utrecht

28 JUL 2015  
Gemeente Utrecht  
Informatie d.



3/23/77. 2



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

*ii*  
Utrecht, ~~11~~ juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijke ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet

3500 CE Utrecht  
MISSO 3500CE200

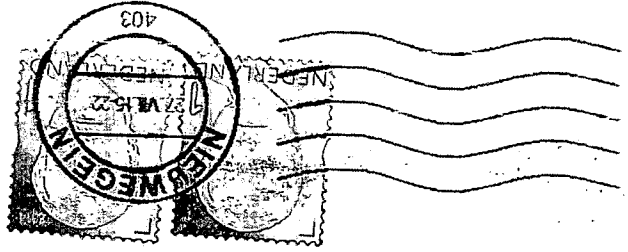
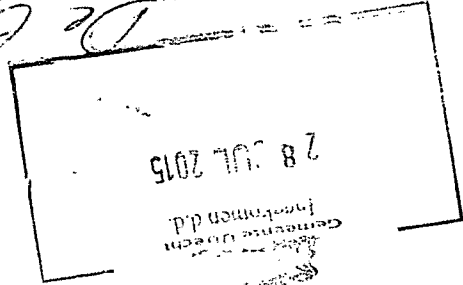
Postbus 16200

T. H. P. M. Meyers

afdeling Gebouwenconstructies

Ruimtelijke - Economische Ontwikkeling

De Gyzendrechtseweg 162 Utrecht



28 JUL 2015



15.008793

377

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druipt ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Baliјеbrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Baliјеburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. ~~Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.~~

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

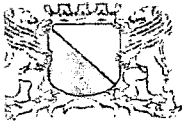
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo

2015 378



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### Tot slot

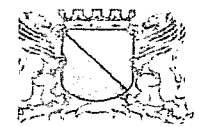
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*Stamveld*  
*Uitendacle*  
*Al 18 jaar lid van WVV Viking*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

28 JUL 2015



15.008795

379

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roelbaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

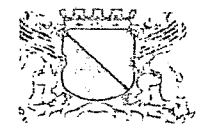
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



lid van Viteing

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



15.008796

28 JUL 2015

380

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### Tot slot

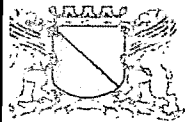
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

lid van UR Viking



Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo

28 JUL 2015

301



15.008797

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, stelgers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

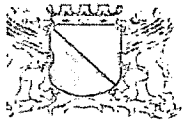
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Lid Vvd (URL)



teente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

28 JUL 2015



15.008798

2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

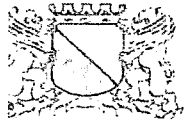
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Lid Viking (CURV)  
Wim Schuur



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec

28 JUL 2015



15.008799

303

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roelbaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

LIRV Vakking



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

APD: Red



15.008800

15 JUL 2015  
306

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- In al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

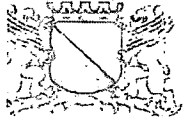
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres :

Woonplaats :

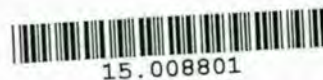


Gemeente Utrecht

Postbus 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec



28 JUL 2015

305

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

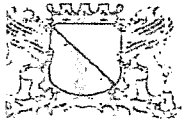
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*[Handwritten signature]*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



15.008802

3086

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 26 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

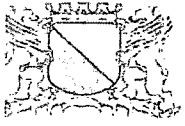
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Lid van URV Viking



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

Afd: Rec



28 JUL 2015  
307

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeligenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roelboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*Lid van de Dijk*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



15.008804

380

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Baliјеbrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Baliјеbrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balliebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Ballieburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

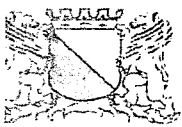
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*did van URS Dijk*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

28 JUL 2015



15.008805

309

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- In al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

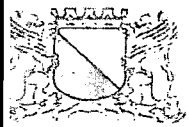
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*Lid van WRJ Diking*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



15.008806

20  
390

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balljebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeligenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balljebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roel)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Lid van URD Dijk



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015

391



15.008807

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balliebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- In al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balliebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

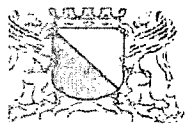
Met vriendelijke groet,

Naam

Adres :

Woonplaats :

*Didier URO Dikins*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Reo



15.008808

392

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aannahme geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

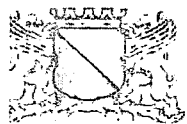
Met vriendelijke groet,

Naam

Adres

Woonplaats :

*lid van WRD Dijk*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



28 JUL 2015  
393



15.008809

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoelingen, stelgers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

*Jid van URD Diking*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red



15.008810

394

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roelbaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

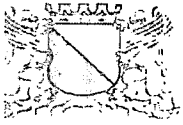
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam :  
Adres :  
Woonplaats :

Lid van URD Diking



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

28 JUL 2015



15.008811

395

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepelgenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

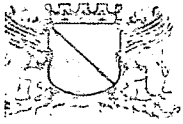
Met vriendelijke groet,

Naam

Adres

Woonplaats :

*lid van URD Viking*



Gemeente Utrecht

s 2423, 3500 GK Utrecht

P. Meijer

AFD: Red

29 JUL 2015

396

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug; omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheden bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

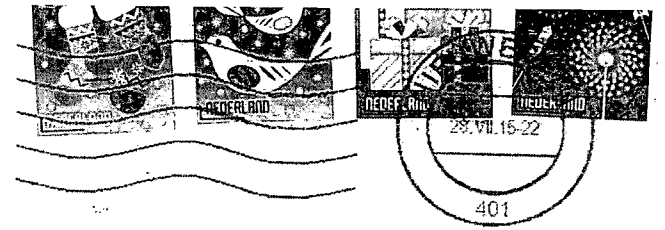
**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

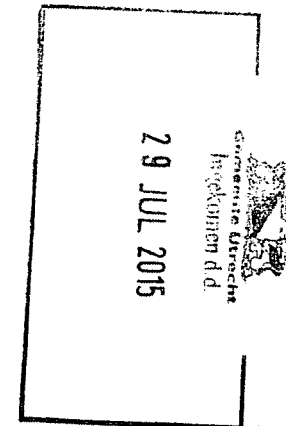
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]  
[adres]  
[woonplaats]



Gemeente Ubrecht.  
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
P.O. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Ubrecht



29 JUL 2015

397

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

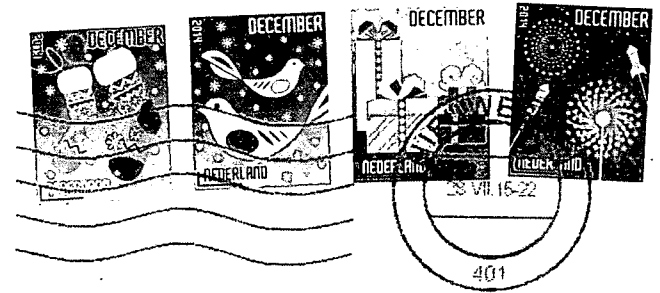
Met vriendelijke groet,

[naam]

[adres]

[woonplaats]

Handwritten text, possibly bleed-through from the reverse side of the page. The text is illegible due to the quality of the scan and the nature of the handwriting.



Gemeente Ubrecht.  
Ruimtelijke & Economische Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
d.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200-  
3500 CE Ubrecht

Gemeente Ubrecht  
Ingekomen d.d.  
29 JUL 2015

29 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



39 ✓

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 28 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roebelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roebelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaat dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende geëgd onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

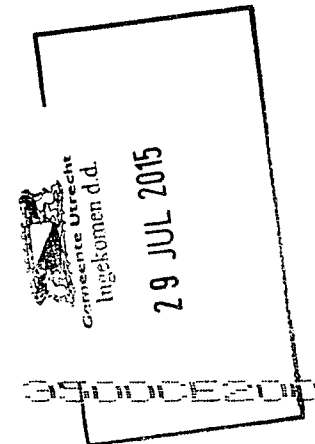
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



De Gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,  
Afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P. H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



N13PF 3500CE200

AKZ-...

1

29 JUL 2015



15.008815

399

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

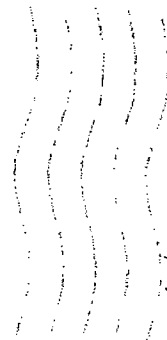
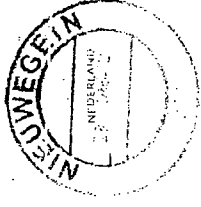
behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Gemeente Utrecht

Ruimtelijke Econ. ontwikkeling, and Gebiedsontwikkeling

T.a.v. P.H. Meijer

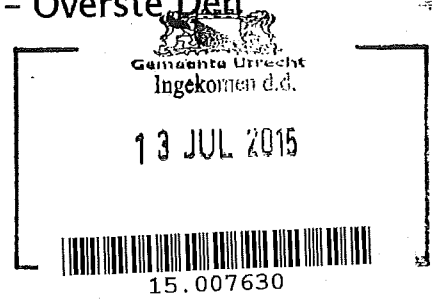
Postbus 16200

3500 CE Utrecht

3500CE200

Gemeente Utrecht  
Inkamen d.d.  
29 JUL 2015

## Reactie HOV (tracé van Zijstweg (Mandelabrug) – Overste Den Oudenlaan – Koningin Wilhelminalaan)



Zienswijze ontwikkelingen Kanaalweg 59

## Reactie informatieavond woningbouw langs Merwedekanaal / defensierrein Overste den Oudenlaan

### Nut en Noodzaak HOV op dit tracé

Een HOV op dit traject is volgens de gemeente nodig daar de verwachting is dat er 1800 bussen per dag over dit tracé gaan rijden. Daarvoor is een dubbele busbaan nodig om de doorstroming van ander verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) goed te laten verlopen.

Wij twijfelen in ernstige mate aan de noodzaak van deze oplossing en denken dat het juist een averechts effect zal hebben op de doorstroming van het verkeer. De maatregel is excessief en gaat ten koste van veel groen. Zowel op het Anne Frank plein als in het parkje aan de Overste Den Oudenlaan staan veel hoge oude bomen. Al deze bomen worden gekapt omwille van de HOV busbaan.

### Argumenten

- De verkeerssituatie is de laatste jaren sterk verbeterd. Er zijn door het jaar heen zeker op het Anne Frank plein en Overste Den Oudenlaan praktisch geen files en opstoppingen meer.

Belangrijke redenen hiervoor:

- Afsluiting Croeselaan. De Overste Den Oudenlaan en van Zijstweg was een 'sluiproute' om vanuit de A12 richting centrum en verder te gaan. Bij de Rabobank is nu een afsluiting gekomen en gaat er nu veel minder verkeer richting centrum;
- Graad van Roggenweg richting Jaarbeurs. Door de aanpassing van de Graad van Roggenweg gaat nu veel verkeer naar de Jaarbeurs via de A2 en Graad van Roggenweg. Ook bij een

drukke beurs (bv Motorbeurs) levert dit op de Overste Den Oudenlaan amper nog problemen op.

- Een tweebaans HOV is excessief op dit tracé. In totaal komen er 2 rijstroken HOV bij en komen er op het Anne Frankplein stoplichten. Dit zal resulteren in eerdere opstoppingen van het verkeer. Zowel voor de fietsers als de automobilisten. Het wordt met de HOV, 4 wegstroken bij de stoplichten een zeer brede overgang en dat zal tijd gaan kosten om over te steken (fietsers, voetgangers), verkeer rechtdoor, verkeer vanaf de Vondellaan etc. Er zijn een aantal jaren geleden al eens stoplichten geplaatst op het Anne Frank plein. Dit was geen succes en dat zal het nu ook niet worden.
- Fietsers zijn de dupe. Door van de Anne Frank plein een plein met stoplichten te maken zijn de fietsers de grote verliezers. Zeker de fietsers die vanuit Vleuten- de Meern komen en die over de prins Clausbrug naar de stad willen. Ze moeten na de prins Clausbrug stoppen bij: 1. Onderaan de brug; 2. Bij de Weg van de Verenigde Naties (na 200 m); dan 3. Anne Frankplein (gepland) (na 600m), dan Vondellaan (gepland bij nieuwe Wijk al bij Kanaalweg 59) (na 700 m), bij de Rijnlaan (na 1 km) etc.
- (Alternatief) Waarom 1800 bussen per dag. Er is toch ook een station in Vleuten de Meern? Als je op het station wil komen neem je toch de trein.
- Veel groen en grote bomen verdwijnen. Zowel op het Anne Frank plein als aan de Overste Den Oudenlaan staan veel grote oude bomen. Het is ondanks het vele verkeer een zeer groene oase. Dit wordt door de HOV vernietigd. De bomen aan de westzijde van de Overste Den Oudenlaan blijven gelukkig staan, maar de bomen op het Anne Frank plein gaan weg en ook de hoge oude bomen aan de oostelijke kant van de Overste Den Oudenlaan (hoogte Mitros) moeten hierdoor verdwijnen. Dit valt niet te rijmen met het groenbeleid van de gemeente en is onbegrijpelijk. Bedenk een alternatief waarbij je de bomen laat staan! Er zijn wat bomen gepland die tussen HOV en rijweg in moeten komen, maar dat steekt schraal af tegen de kaalslag en de kale sfeer die op het plein zal gaan ontstaan!

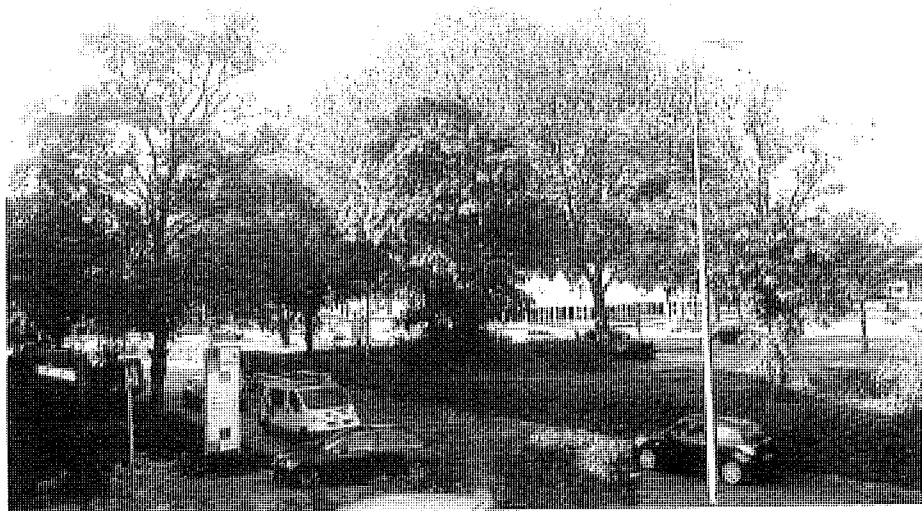


FOTO aan noordkant van Anne Frankplein, de rotonde is helemaal 'omkleed' met hoge bomen

- Persoonlijk belang (geluid en luchtkwaliteit). De HOV is gepland in de nabijheid van onze woningen (nr 52-58). Is het rapport is een verhoogde geluidsoverlast berekend en een afname van de luchtkwaliteit. Wat gaat de gemeente hieraan voor ons doen?

#### Alternatief

Jazeker.

Meer maat met de HOV invoegen op bestaande wegen, hooguit één busbaan of flexibele delen)

Op het eerste tracé van de HOV op de Van Zijstweg (van Croeselaan tot aan Mandelabrug) komt er één strook busbaan. Ook op de Mandelabrug is er één strook), maar vanaf Mandelabrug zijn er twee stroken HOV gepland. Dit is niet nodig. Door de afname van het verkeer kunnen de bussen invoegen op de bestaande wegen. Dit zal vermoedelijk (heb de sommen niet gemaakt) makkelijk kunnen. Mogelijk is één baan meer dan toereikend.

Aandachtspunt is wel dat het Anne Frankplein voor de fietsers en voetgangers een erg onveilige rotonde is. De verkeersveiligheid moet hiervan verbeterd worden. Als bewoner aan het plein verlenen we regelmatig assistentie of brengen aangereden mensen naar huis, omdat de fiets in de prak ligt etc. Kun je hier geen onderdoorgang of fietsbrug? gaan maken om

de fietsers te kunnen laten doorfietsen. Zie hierboven bij de problemen voor de fietsers of iets dergelijks.

#### Verdere ontwikkelingen in het gebied – Kanaalweg 59

De kanaalweg 59 is in ontwikkeling. Gepland is de aanvoer van bouw materiaal via de ventweg aan de Overste de Oudenlaan. In de plannen van de HOV gaat deze ‘ingang’ verdwijnen. De HOV geeft juist een ontsluiting aan op de Koningin Wilhelminalaan, maar de mensen (bedrijven Mitros, bewoners) hebben dan alleen toegang vanaf de richting Balijelaan!

Kortom: de plannen zijn onvoldoende op elkaar afgestemd.

#### ONTWIKKELING DEFENSIETERREIN.

Graag ruimtelijk inpassen van woningen Overste Den Oudenlaan 52-58. Zeker wens van nr. 58. Dit moet kunnen gezien de Mitros het gebied niet gaat ontwikkelen en het pand op de hoek tot hoofdkantoor heeft gerenoveerd.

Denk aan de bomen op het terrein. Er waren wat vogels geïnventariseerd, maar de Groene specht zit er ook (hoor hem en zie hem regelmatig). Ook de Sperwer zit er. Broedvogels: naast koolmees en pimpelmees, de zwartkop, grote bonte specht, tjiftjaf.

Dit terrein dreigt nu ingesloten te worden door Kanaal en HOV. Een van de doelstellingen van de gemeente is juist dat deze ‘blokkade’ in het midden van de stad wordt ontsloten. Door de HOV voorafgaand aan de ontwikkeling van dit terrein vast te leggen, worden de mogelijkheden tot een prettige ontsluiting zeer beperkt.

In het plan van de HOV staat dat de afslag van de van Zijstweg naar de Kanaalweg wordt afgesloten. De Kanaalweg is echter een doorgaande fietsroute die druk gebruikt wordt door fietsers en voor recreatief verkeer. Die doorgaande route, liefst zonder stoplichten, dient gehandhaafd te worden.

Utrecht, 7 juli 2015



---

**zienswijze Kanaalweg 59**

2 berichten

8 juli 2015 16:29

Aan:

Geachte mijnheer Meijer,

Gaarne willen wij u in de bijlage onze zienswijze aanbieden. Deze zienswijze betreft zowel ontwikkelingen Kanaalweg 59, HOV zuidwest én het woningbouwproject Merwedekanaal / defensie terrein. Wij kunnen die ontwikkelingen niet los van elkaar zien, aangezien het allemaal in en rondom hetzelfde gebied in de stad plaatsvindt.

Met betrekking tot Kanaalweg 59 wijzen wij op de grote risico's die er zijn qua ontsluiting. De HOV sluit het gebied volkomen in, en in de huidige plannen is de ontsluiting absoluut onvoldoende geregeld. Zie meer informatie in de bijlage.

Wij blijven graag op de hoogte van verdere ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,

.....

.....

---

 **Reactie HOV 2015-07-07.docx**  
440K

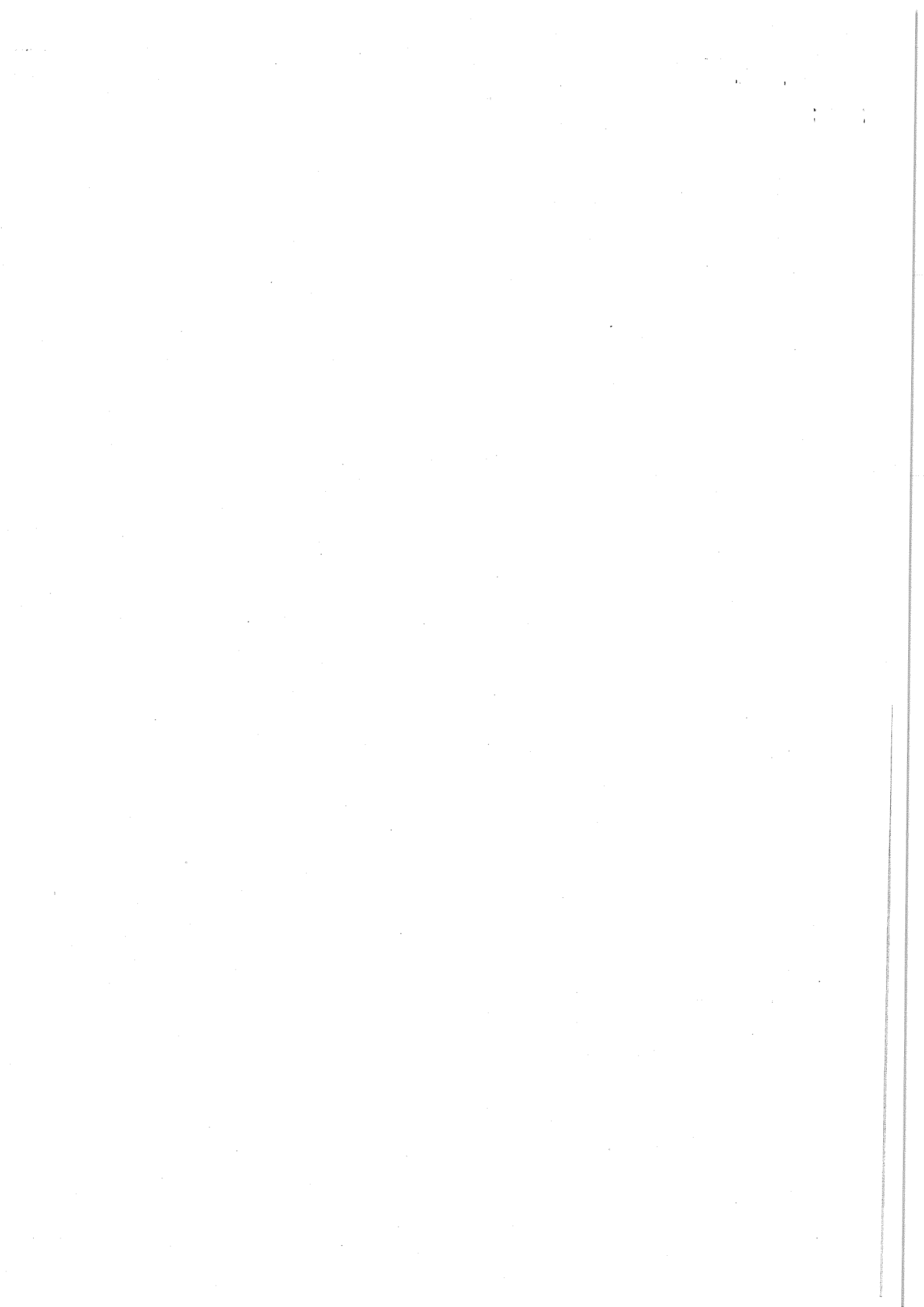
---

**Meijer, Peter** <peter.meijer@utrecht.nl>  
Aar

9 juli 2015 09:10

Geachte mevrouw

Bedankt voor uw email.



Peter Meijer,

Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

**Gemeente Utrecht**

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

**Postadres** Postbus 8406

**Bezoekadres** Stadsplateau 1

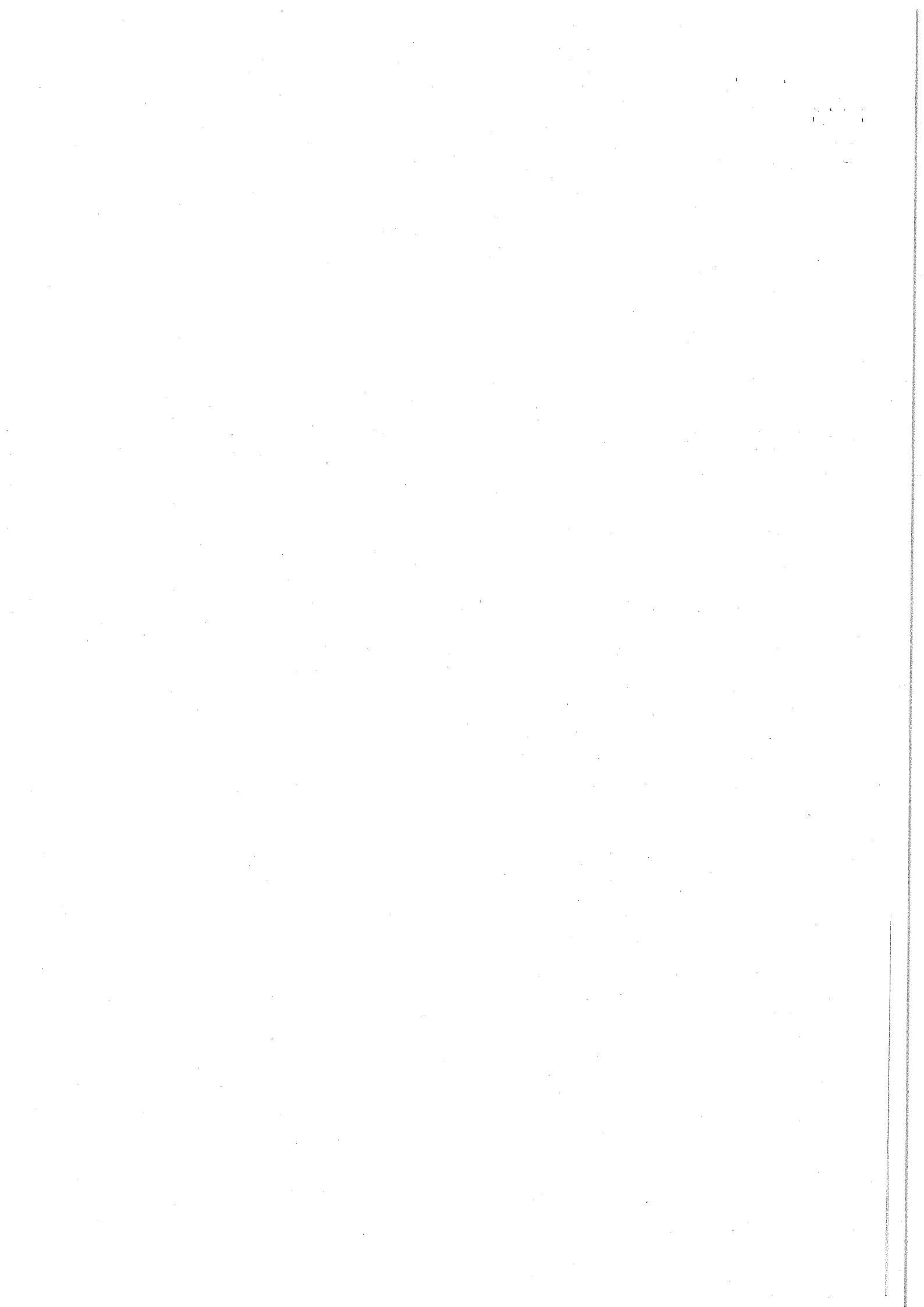
**Telefoon** 030 - 2860283

**E-mail** peter.meijer@utrecht.nl

**Internet** www.utrecht.nl

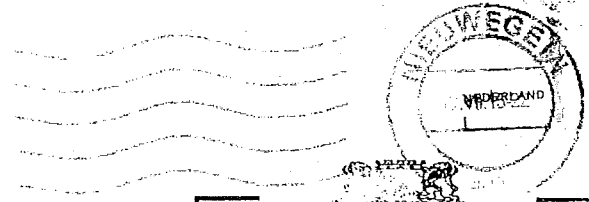
**Aanwezig** maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print



1 t/m 11

1



Gemeente Utrecht  
 Ingekomen d.d.  
 14 JUL 2015

T.a.v. P.H. Meijer  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht



15.007705

NO5PP 3500CE200

A.U.S.R. Orca  
 v. Hoogravenseweg 13  
 3525 BB, Utrecht

Ingekomen d.d.

14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roebelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roebelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatief". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

13 t/m 19



Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

14 JUL 2015

T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.007722

NO5PF 3500CE200

A.U.S.R. Orca  
v. Hoogtravenseweg 13  
3525 BB, Utrecht

14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

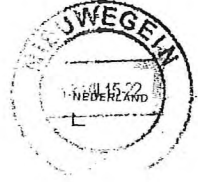
#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

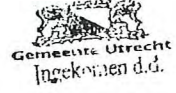
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

21 tm 26



T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



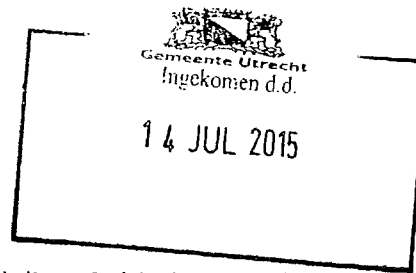
14 JUL 2015



15.007732

ND5PP 3500CE200

A.U.S.R. Orca  
v. Hoogravenseweg 13  
3525 BB, Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze

de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

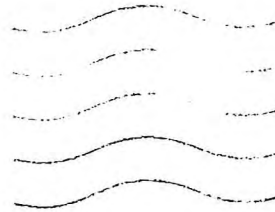
Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

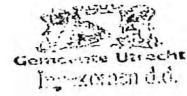
Met vriendelijke groet,



43 km 45



T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



14 JUL 2015



15.007742

NOEPF 3500CE200

A.U.S.R. Orca  
v. Hoogravensweg 13  
3525 BB, Utrecht

14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

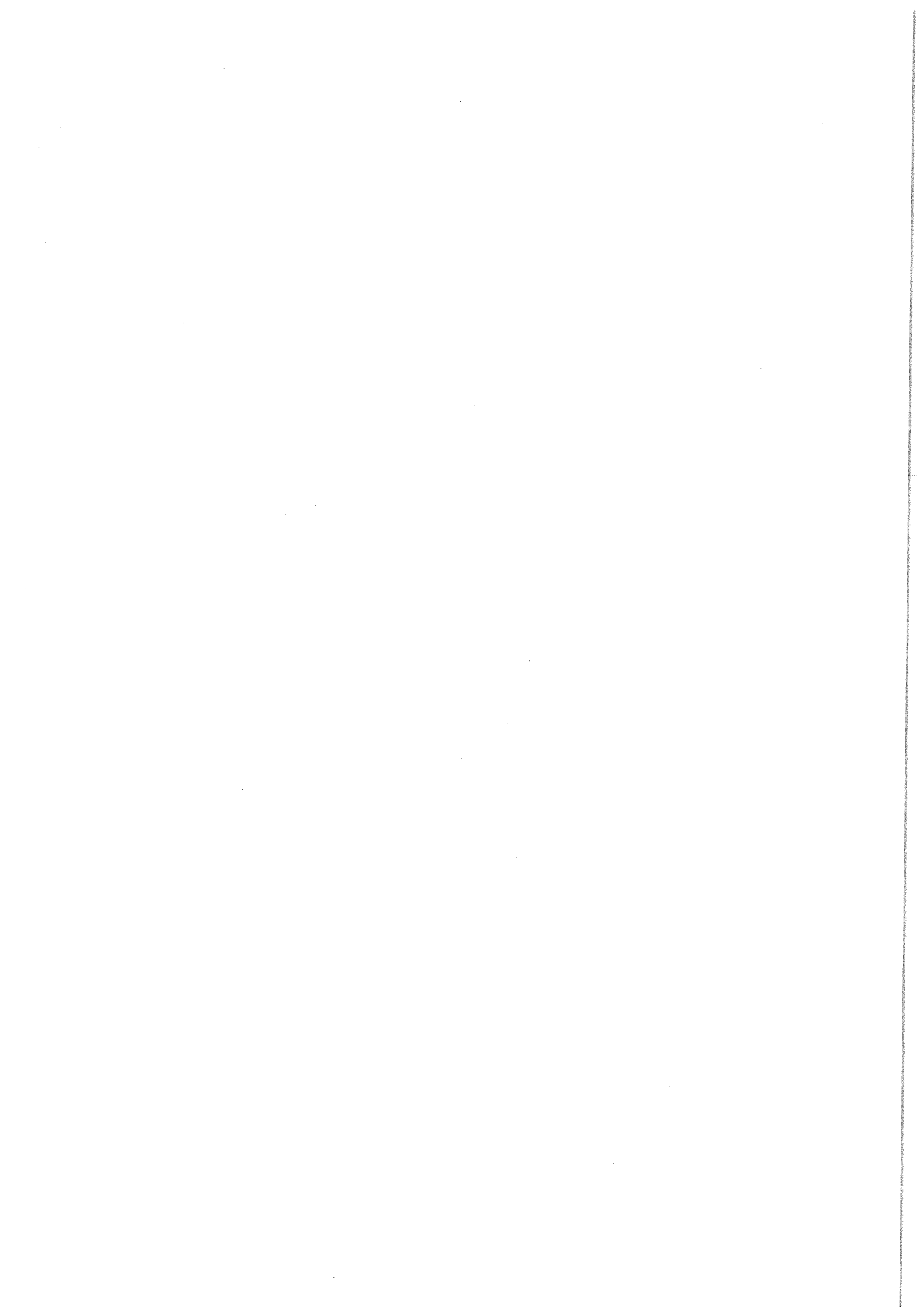
Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).



KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

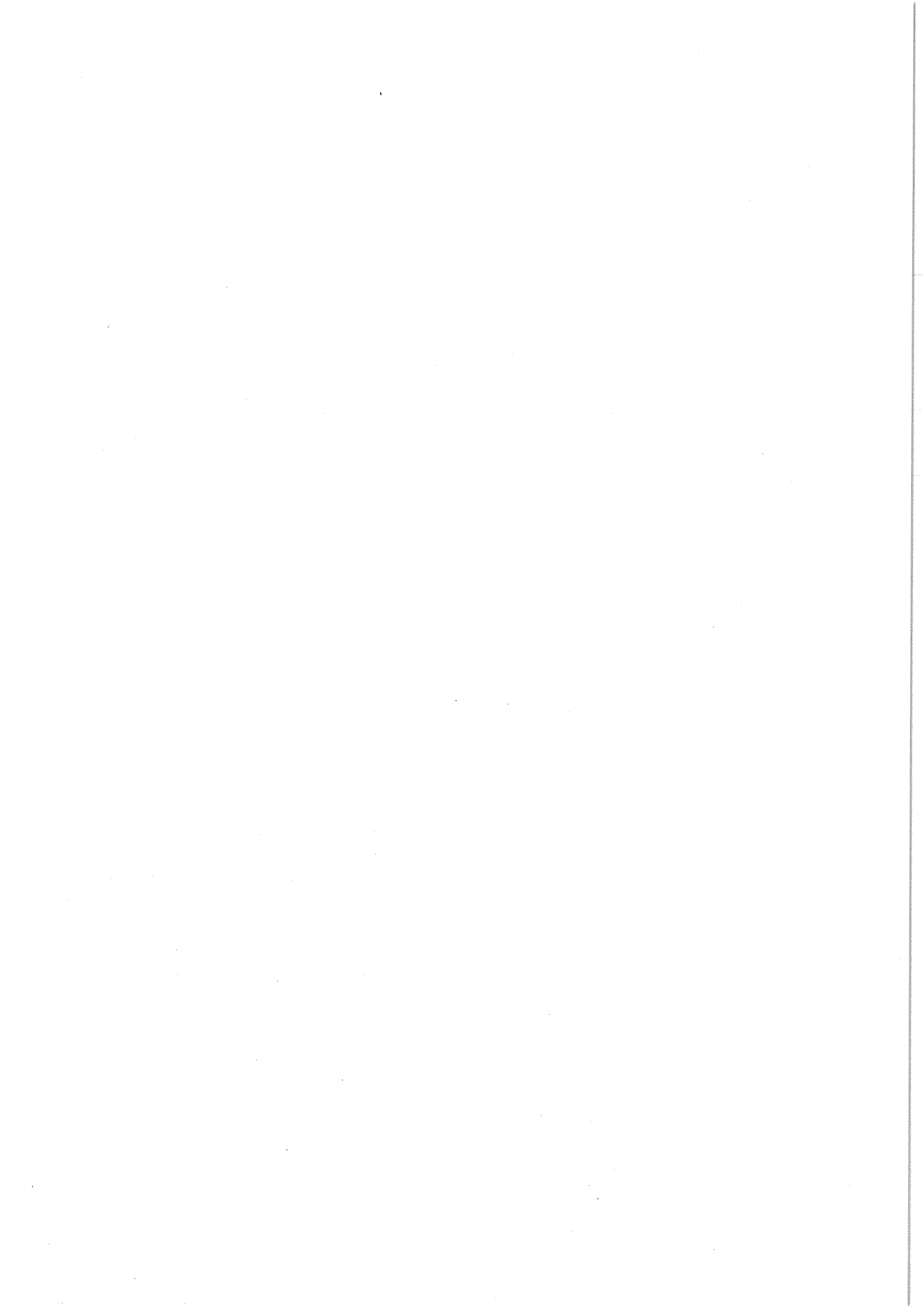
Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,





De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

**Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

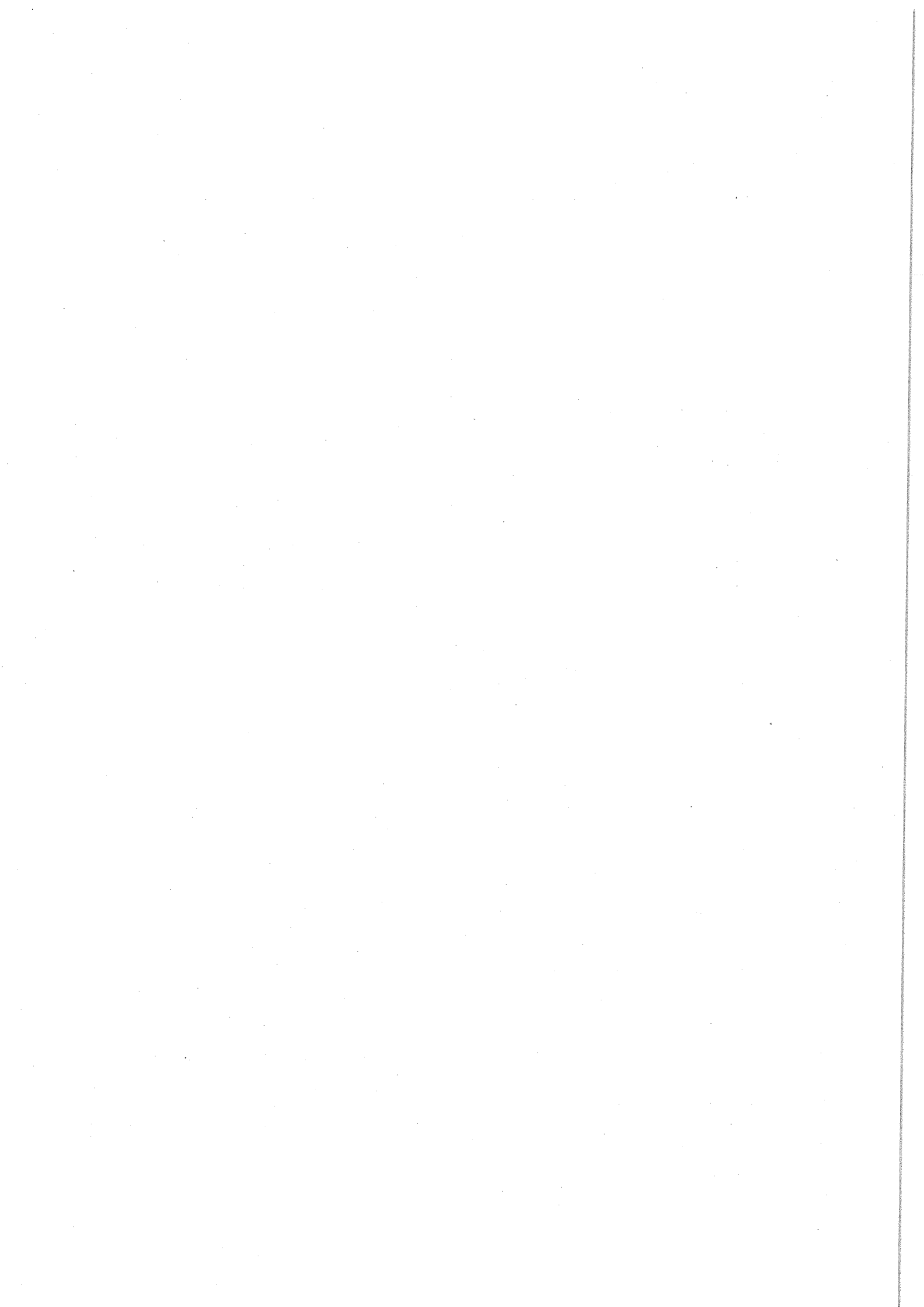
Naam

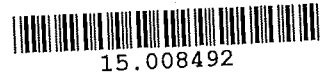
Adres:

Postcode:

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht







15.008492

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

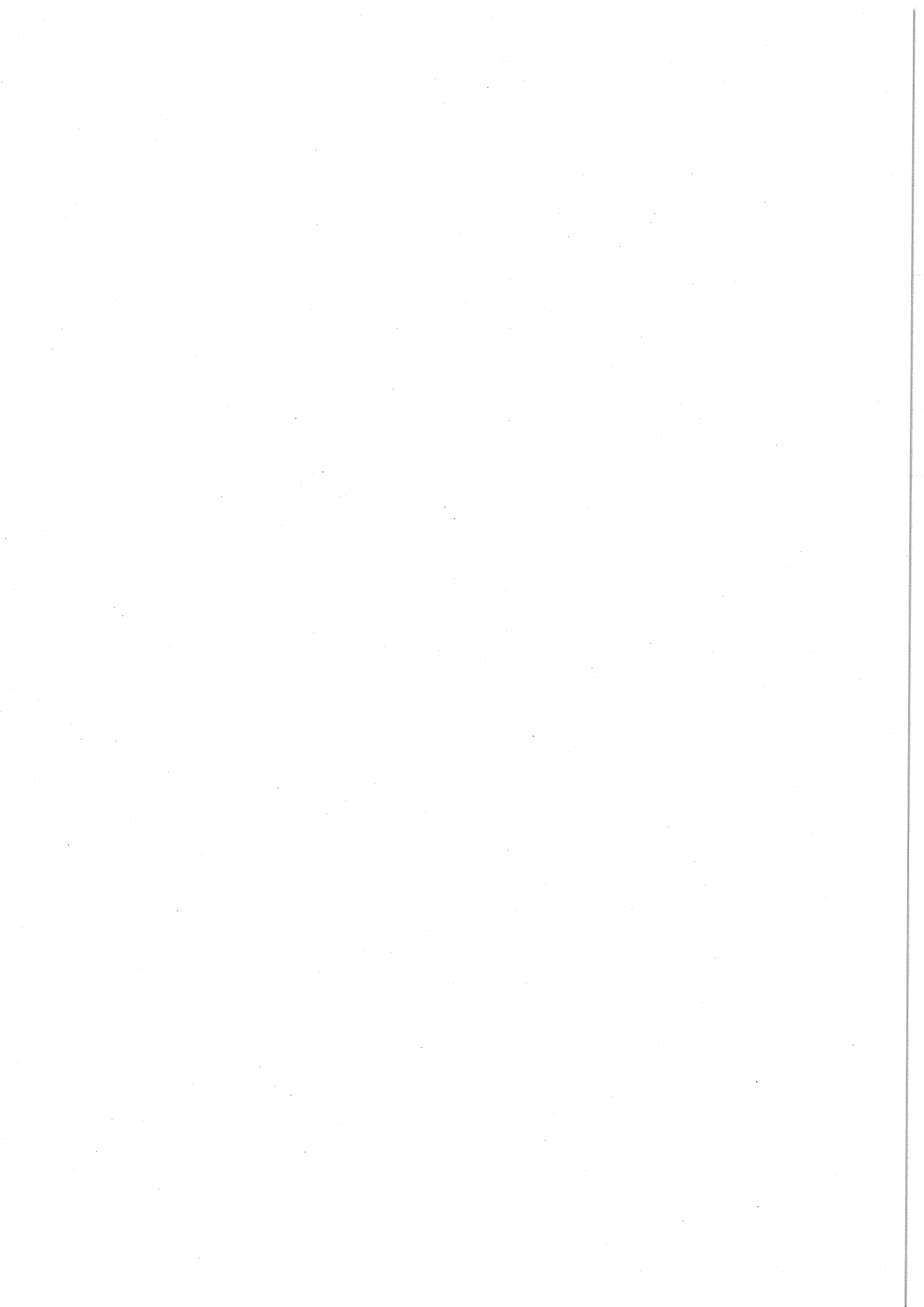
Postcode:



Gemeente Utrecht

2423 3500 OK Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht





De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftenvraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

**Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

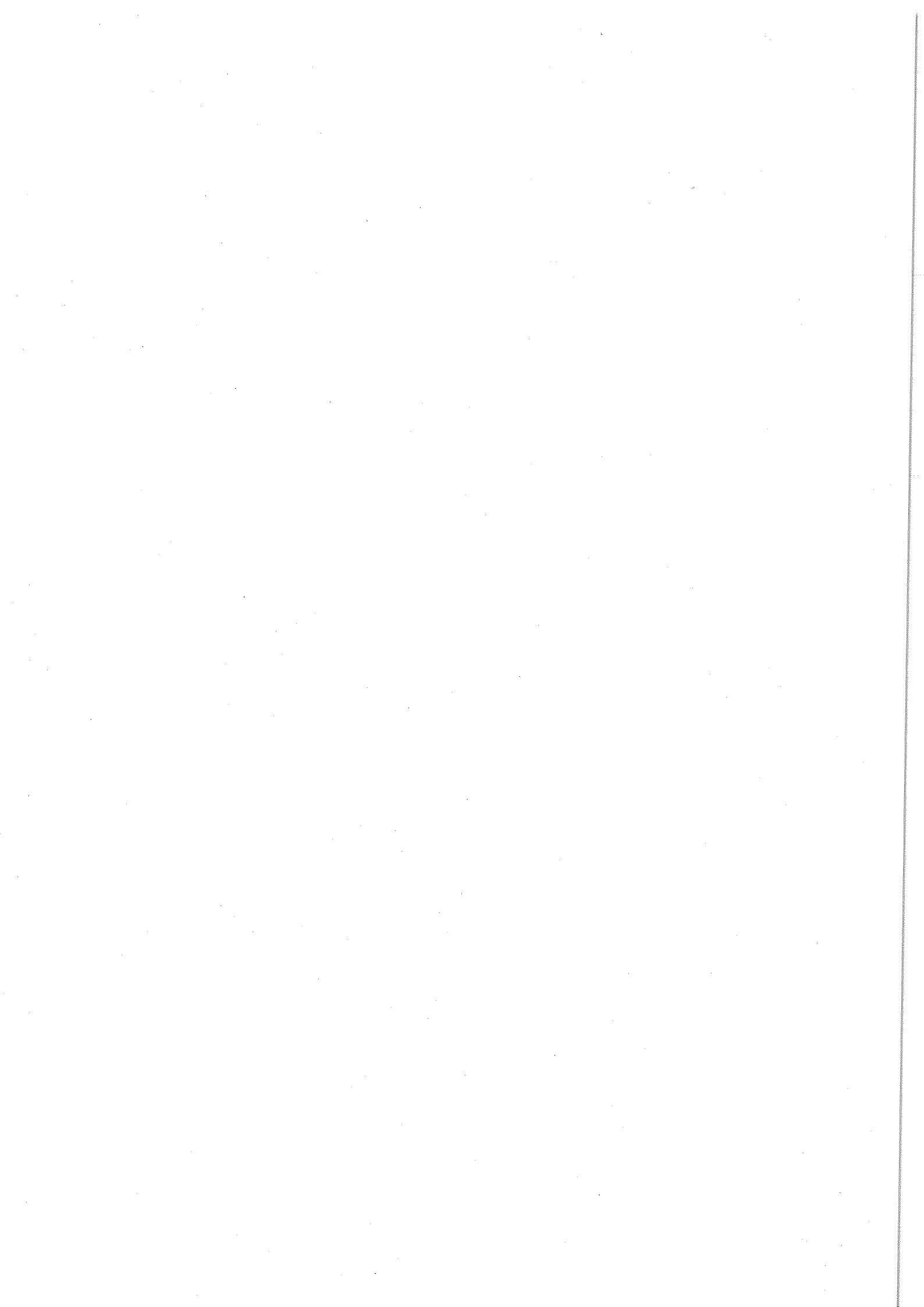
Postcode:



Gemeente Utrecht

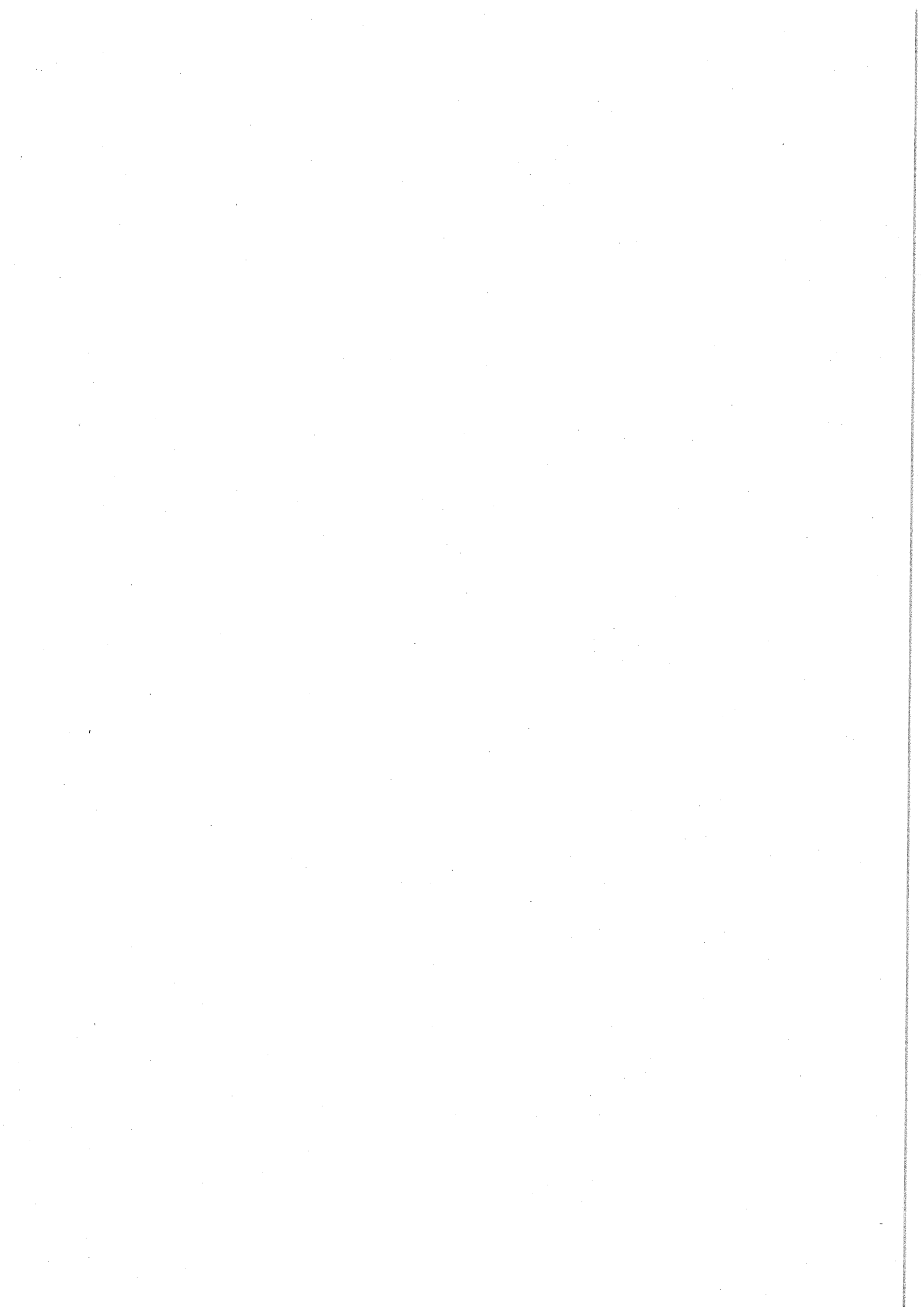
32423 - 3500 CN Utrecht

Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. gebiedsontwikkeling  
T.a.v P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Ruimtelijke en Economische  
Ontwikkeling  
afd. Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht







15.008508

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 11 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht,

waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale

behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Adres:

Postcode:

### Reactie HOV (tracé van Zijstweg (Mandelabrug) - Overste Den Oudenlaan - Koningin Wilhelminalaan)

Zienswijze ontwikkelingen Kanaalweg 59



### Reactie informatieavond woningbouw langs Merwedekanaal / defensie terrein Overste den Oudenlaan

#### Nut en Noodzaak HOV op dit tracé

Een HOV op dit traject is volgens de gemeente nodig daar de verwachting is dat er 1800 bussen per dag over dit tracé gaan rijden. Daarvoor is een dubbele busbaan nodig om de doorstroming van ander verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) goed te laten verlopen.

Wij twijfelen in ernstige mate aan de noodzaak van deze oplossing en denken dat het juist een averechts effect zal hebben op de doorstroming van het verkeer. De maatregel is excessief en gaat ten koste van veel groen. Zowel op het Anne Frank plein als in het parkje aan de Overste Den Oudenlaan staan veel hoge oude bomen. Al deze bomen worden gekapt omwille van de HOV busbaan.

#### Argumenten

- De verkeerssituatie is de laatste jaren sterk verbeterd. Er zijn door het jaar heen zeker op het Anne Frank plein en Overste Den Oudenlaan praktisch geen files en opstoppingen meer.

Belangrijke redenen hiervoor:

- Afsluiting Croeselaan. De Overste Den Oudenlaan en van Zijstweg was een 'sluiproute' om vanuit de A12 richting centrum en verder te gaan. Bij de Rabobank is nu een afsluiting gekomen en gaat er nu veel minder verkeer richting centrum;
- Graad van Roggenweg richting Jaarbeurs. Door de aanpassing van de Graad van Roggenweg gaat nu veel verkeer naar de Jaarbeurs via de A2 en Graad van Roggenweg. Ook bij een

de fietsers te kunnen laten doorfietsen. Zie hierboven bij de problemen voor de fietsers of iets dergelijks.

#### Verdere ontwikkelingen in het gebied – Kanaalweg 59

De kanaalweg 59 is in ontwikkeling. Gepland is de aanvoer van bouw materiaal via de ventweg aan de Overste de Oudenlaan. In de plannen van de HOV gaat deze 'ingang' verdwijnen. De HOV geeft juist een ontsluiting aan op de Koningin Wilhelminalaan, maar de mensen (bedrijven Mitros, bewoners) hebben dan alleen toegang vanaf de richting Balijelaan!

Kortom: de plannen zijn onvoldoende op elkaar afgestemd.

#### ONTWIKKELING DEFENSIETERREIN.

Graag ruimtelijk inpassen van woningen Overste Den Oudenlaan 52-58. Zeker wens van nr. 58. Dit moet kunnen gezien de Mitros het gebied niet gaat ontwikkelen en het pand op de hoek tot hoofdkantoor heeft gerenoveerd.

Denk aan de bomen op het terrein. Er waren wat vogels geïnventariseerd, maar de Groene specht zit er ook (hoor hem en zie hem regelmatig). Ook de Sperwer zit er. Broedvogels: naast koolmees en pimpelmees, de zwartkop, grote bonte specht, tjiftjaf.

Dit terrein dreigt nu ingesloten te worden door Kanaal en HOV. Een van de doelstellingen van de gemeente is juist dat deze 'blokkade' in het midc en van de stad wordt ontsloten. Door de HOV voorafgaand aan de ontwikkeling van dit terrein vast te leggen, worden de mogelijkheden tot een prettige ontsluiting zeer beperkt.

In het plan van de HOV staat dat de afslag van de van Zijstweg naar de Kanaalweg wordt afgesloten. De Kanaalweg is echter een doorgaande fietsroute die druk gebruikt wordt door fietsers en voor recreatief verkeer. Die doorgaande route, liefst zonder stoplichten, dient gehandhaafd te worden.

Utrecht, 7 juli 2015



Marijke Andringa <andringa.marijke@gmail.com>

## zienswijze Kanaalweg 59

2 berichten

8 juli 2015 16:29

Aan: peter.meijer@utrecht.nl, w.beelen@utrecht.nl

Geachte mijnheer Meijer,

Gaarne willen wij u in de bijlage onze zienswijze aanbieden. Deze zienswijze betreft zowel ontwikkelingen Kanaalweg 59, HOV zuidwest én het woningbouwproject Merwedekanaal / defensie terrein. Wij kunnen die ontwikkelingen niet los van elkaar zien, aangezien het allemaal in en rondom hetzelfde gebied in de stad plaatsvindt.

Met betrekking tot Kanaalweg 59 wijzen wij op de grote risico's die er zijn qua ontsluiting. De HOV sluit het gebied volkomen in, en in de huidige plannen is de ontsluiting absoluut onvoldoende geregeld. Zie meer informatie in de bijlage.

Wij blijven graag op de hoogte van verdere ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,



**Reactie HOV 2015-07-07.docx**  
440K

9 juli 2015 09:10

**Meijer, Peter** <peter.meijer@utrecht.nl>

Aan: I

Geachte ....

Bedankt voor uw email.

Peter Meijer,

Juridisch Adviseur Gebiedsontwikkeling

**Gemeente Utrecht**

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Gebieden en Projecten en Juridische Zaken RO

**Postadres** Postbus 8406

**Bezoekadres** Stadsplateau 1

**Telefoon** 030 - 2860283

**E-mail** peter.meijer@utrecht.nl

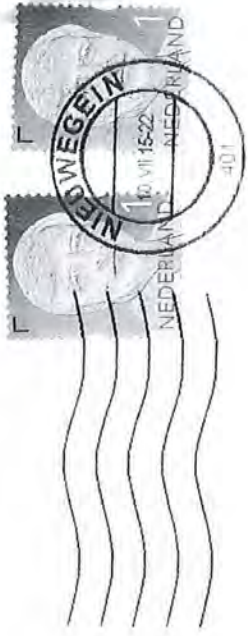
**Internet** www.utrecht.nl

**Aanwezig** maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

13 JUL 2015



Gemeente Utrecht

van dhr. P. Meijer

Ruimtelijke en Econ. ontwikkeling.  
Gebieden en Proj. en Jur. Zaken R0

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

3500CE200

( )

( )

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

21 JUL 2015

Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.



82

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 20 juli 2015

Geachte heer Meijer,

Hierbij geef ik mijn zienswijze op het plan Kanaalweg 59.

1. **Bouwhoogte (zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan)**

In blok B wordt een nokhoogte van circa 40 meter voorzien. De geplande bouwhoogte van dit blok past mijns inziens niet in de omgeving. De schoorstenen van de naastgelegen hulpwarmtecentrale steken volgens AHN2-bestand circa 39 meter uit boven maaiveld, en zijn dus vrijwel even hoog als de nieuwbouw. Schoorstenen (en molens etc.) horen uit te steken boven de omgeving, anders wordt hun uitstraling teniet gedaan. Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van blok B tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

2. **Woningbouw nabij HWC (zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan)**

Hoewel de hulpwarmtecentrale maar incidenteel de schoorstenen laat roken, en er in het onderzoek berekend is dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen, zal het voor de bovenste woningen, die bijna in de schoorstenen kijken, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening. Overigens betwijfel ik deze situatie binnen het toepassingsgebied van de gebruikte rekenmethode voor luchtkwaliteit valt.



3. **Toekomstig maatgevend jaar (zienswijze bij hogere waarden besluit)**

De hogere waarden waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt zijn niet op berekeningen volgens de gangbare praktijk gebaseerd. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om 10 jaar na realisatie van het plan, dus 2027, als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. De verwachte intensiteiten van 2027 zijn waarschijnlijk hoger dan die van 2020. Het effect van de gemeentelijke plannen met het voormalige Defensie terrein moet ook worden meegenomen. Als geen verkeersplan van 2030 beschikbaar is, is extrapolatie vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1% tot 1,5% te overwegen.

4. **Verkeer Kanaalweg (zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan)**

De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan zo'n factor 10 toenemen. Dit kan worden afgeleid uit de 1100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150 mvt/etm rijden. Volgens mijn eigen tellingen rijden er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen). Zo'n enorme toename zal tot problemen leiden voor de duizenden fietsers die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het gevaarlijke kruispunt Kanaalweg/Van Zijstweg (veel ongevallen) niet geschikt om afslaan auto's te verwerken.

Ik vraag de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het bouwplan zo kan worden geconstrueerd dat toekomstige bezoekers en bewoners worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fiets- en wandelroute die het nu is. Ook de bewoners van het plan en de bezoekers van de toekomstige horeca aan het haventje hebben daar baat bij.

5. **Geluidbelasting bestaande woning Kanaalweg 58 (zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan)**

In het kader van goede ruimtelijke ordening is het wenselijk het effect van de reflecterende gevel van Blok E op Kanaalweg 58 ~~moeten~~ te onderzoeken. Deze woning wordt mogelijk haar enige geluidluwe gevel ontnomen, als gevolg van reflecterend geluid vanaf de lawaaige Balijebrug via de gevel van Blok E.

6. **Boren in plaats van heien (zienswijze bij omgevingsvergunning)**

Vanwege de dichtbebouwde omgeving van het plan vraag ik dat de gemeente oplegt dat er niet mag worden geheid, maar moet worden geboord. Dit beperkt trillings- en geluidsoverlast.

7. **Bouwverkeer (zienswijze bij omgevingsvergunning)**

Om geluidsoverlast en onveilige situaties te vermijden dient het bouwverkeer geen gebruik te maken van de Kanaalweg tussen bouwterrein en Mandelabrug, maar richting Anne Frankplein te rijden. Zie ook punt 4.

Met vriendelijke groet,

Zienwijze Ontwerpbevestigingsplan Kanselweg 59



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdel. Gebiedsontwikkeling

T. ex. P.H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE UTRECHT

NOSTV 3500CE200





De gemeente Utrecht  
REO, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Ir. A.C. den Ottelander  
Rolderdiephof 193  
3521 DD Utrecht



Utrecht, 22 juli 2015

Betreft : zienswijze-onderdelen- ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Geachte gemeente Utrecht, geachte heer Meijer,

Het is goed dat het terrein eindelijk wordt bebouwd. Er is in Utrecht ook veel behoefte aan woningen. Ooit stond ik zelf circa tien jaar ingeschreven voor een sociale huurwoning. Ik vraag mij wel af of dit plan wel goed aansluit bij de woningbehoefte van nu.

1. Het lijkt er toch een beetje op dat het oude plan met een haven en dure appartementen de toon blijft zetten voor het nieuwe plan. Het viel mij op dat op bladzijde 32 staat dat de kleine appartementen kunnen worden samengevoegd tot grotere (dus duurdere) appartementen. Omdat de woningbehoefte een belangrijk argument voor dit plan is, vind ik het vreemd dat de gemeente geen gebruik maakt van de mogelijkheid om het aanbod van betaalbare woningen in de planregels te waarborgen.

2. Het vasthouden aan het oude plan met haventje en horeca betekent dat er eigenlijk teveel op te weinig grond moet worden samengeperst. Zonder het haventje en met één slank hoogteaccent zou er ruimte ontstaan om met verder lagere bebouwing en meer groen een vergelijkbaar aantal woningen te bouwen. Dat sluit beter aan bij de aangekondigde plannen voor het defensieterrein. Volgens p. 5 van de toelichting ziet de gemeente dit verband ook, waarom wordt hier niet grondiger naar gekeken?

3. Nu komen veel nieuwe woningen met wat hun "stille kant" moet zijn tegenover de horeca met terras te liggen. Het ligt voor de hand dat dit problemen gaat geven die uiteindelijk niet goed zijn op te lossen door de ontwikkelaar (die er immers alleen in het begin is) of met handhaving door de gemeente, omdat de tegengestelde belangen in dit plan besloten liggen.

4. Doordat er zoveel woningen op de grond moeten komen die rond het haventje en horeca overblijven, ontstaat er een hoge, brede massa naast de warmtecentrale die het zicht op dit monument uit alle richtingen bederft. Waarom doet de gemeente niet meer moeite om het karakteristieke silhouet van de torens die zich tegen de hemel aftekenen te behouden?

5. Dit is nog klemmender omdat in de toelichting wordt aangekondigd dat het de bedoeling is om de Vleutense Wetering te herstellen; uit de tekst op p. 30 valt af te leiden dat dat ook een direct gevolg van dit plan is. Als dat gebeurt is er geen ruimte meer voor grote bomen aan de westkant van het kanaal. Hoewel ik begrijp dat dit een slimme manier is om waterberging te realiseren, gaat het

volledig voorbij aan de waarde die grote bomen voor de leefbaarheid en het profiel van het kanaal hebben. Woekeren met ruimte: dus de bomen leggen het loodje en daarmee een schaars stukje natuur?

6. De noodzaak om dicht te bebouwen maakt het ook nodig om een bouwblok tegen de hulpwarmtecentrale aan te bouwen. Het plan gaat uitgebreid in op de vraag hoe deze woningen tegen de effecten van die centrale worden beschermd. Maar de realisatie van dit bouwblok met alle beschermingsmaatregelen kan door weerkaatsing en veranderingen in de luchtstromingen tot milieu-effecten in andere richtingen leiden. Waarom is dit niet onderzocht?

7. In feite zijn de voorgestelde maatregelen alleen toereikend, omdat de gemeente er vanuit gaat dat de hulpwarmtecentrale maar enkele keren per jaar wordt gebruikt. Maar zoals de toelichting op p. 20 al illustreert, is het altijd mogelijk dat er in de bedrijfsvoering van het energiebedrijf veranderingen optreden. Welke waarborgen bieden de gemeentelijke regels als intensiever gebruik van de hulpcentrale nodig is. Of als zeker is dat intensiever gebruik niet nodig is, waarom wordt dit dan niet vastgelegd?

8. Ook bij de verkeersgevolgen lijken alle betrokken belangen nog niet voldoende afgewogen. In de toelichting wordt gesuggereerd dat er voor de roeisport op het kanaal een oplossing is gevonden, maar uit de pers valt het tegendeel af te leiden.

9. Ik zie een vergelijkbaar probleem voor fietsers. De Kanaalweg is - ook volgens het gemeentelijk beleid - een belangrijke fietsroute. Dit plan heeft als gevolg dat er aanzienlijk meer auto's in twee richtingen over de Kanaalweg gaan rijden. Is het gelet op de toelichting op p. 15 niet logisch om in de uiteindelijke situatie uit te gaan van eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting?

10. De tekening op p. 14 suggereert dat de aan te leggen brug voor het haventje niet leidt tot hoogteverschillen in de Kanaalweg. De tekst op p. 16 waarborgt alleen de minimale doorvaarthoogte. Waarom is het vlakke verloop van de weg ten behoeve van het langzaam verkeer niet gewaarborgd?

11. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd lijkt me te laag. Op p. 17 wordt gesteld dat aan de parkeernormen wordt voldaan, maar dat is na de kunstgreep op p. 10 om het plangebied over te hevelen van B2 naar B1. Dit is niet erg realistisch, omdat de ligging met zich meebrengt dat het autobezit van te verwachten bewoners hoger zal liggen. Zo lang geleden is de nota Stallen en parkeren nog niet vastgesteld (2013!). Het invoeren van betaald parkeren kan eenvoudig betekenen dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omliggende gebieden zonder betaald parkeren. Ook voor de horeca op deze plek lijkt dit een lastig gegeven.

12. In dit verband is het van belang dat dit plan de aanzetten bevat voor een brug voor langzaam verkeer over het Merwedekanaal in het verlengde van Heycopstraat. Naast de parkeerdruk kan zo'n brug op zichzelf tot meer overlast in de avonduren leiden. Is het niet beter om de mogelijkheden van de Balijeburg en Mandelabrug voor voetgangers en fietsers te verbeteren (indien nodig)?

Alle voorgaande opmerkingen zijn zienswijzen op het bestemmingsplan; de opmerkingen 1, 3, 4, 6, 7 en 11 houden tevens een zienswijze op de omgevingsvergunning blok A, de opmerkingen 1, 3 en 11 tevens op omgevingsvergunning blok B en de opmerkingen 3, 6 en 7 op de besluiten hogere waarden. Specifiek bij de beide omgevingsvergunning heb ik nog het volgende verzoek.

13. Wilt u bepalen dat er niet zal worden geheid, maar alleen geboord, zodat de overlast voor omwonenden beperkt blijft?

Ik hoop dat u met de voorgaande opmerkingen tot een verbeterd plan kunt komen in het belang van een gezonde leefomgeving voor iedereen in de buurt. Een gezonde leefomgeving is een van de criteria voor de invulling van het defensie terrein (werd verteld op de bijeenkomst van 2 juli jl.).

Met vriendelijke groet,

present client  
REC opening. Present construction  
For P4 Major  
Rest of 2000  
also CE sheet

DIREKTRECYCLING

Der umweltfreundlichste Briefumschlag.  
Info: [www.direktrecycling.net](http://www.direktrecycling.net)

(

(

De gemeenteraad van Utrecht  
REO, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: **Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59**

Utrecht, 23 juli 2015

Geachte heer/mevrouw Meijer,

Graag geef ik mijn reactie en zienswijze op het plan Kanaalweg 59.

**Zienswijze m.b.t. ontwerpbestemmingsplan**

**1. Bouwhoogte**

Ik ben van mening dat er in de bouwplannen te hoge gebouwen zijn opgenomen die niet passen in de omgeving.

In blok A is het hoogste punt circa 27 meter voor 8 etages met daarop een puntdak. In blok B worden dat 12 etages met daarop nog een puntdak, dus feitelijk 13 etages met een hoogte van circa 40 meter. Dit wordt zelfs hoger dan de hoogte van de schoorstenen van de direct naast blok A gelegen hulpwarmtecentrale. Daarvan is de hoogte circa 35 meter.

Het gebied rond de bouwlocatie bestaat nu uit gebouwen met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het beoogde complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. De geplande hoogbouw van circa 40 meter op Kanaalweg 59/Wilhelminawerf past dan ook niet in de omgeving.

In een door de gemeente georganiseerde presentatie in 2013 is voor de bouw van het complex Kanaalweg 59/Wilhelminawerf gerefereerd aan de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex en is aangegeven dat gestreefd zou worden naar gelijkwaardigheid. Deze gelijkwaardigheid is als gevolg van de afwijkende bouwhoogte in de huidige plannen niet gerealiseerd. Dit wordt nog eens bevestigd in de plannen voor woningbouw op het voormalige Defensie terrein (direct grenzend aan de hulpwarmtecentrale/Kanaalweg 59) die op 2 juli 2015 zijn gepresenteerd. Hier wordt gekozen voor een open en groene structuur met juist meer ruimte voor laagbouw ten opzichte van oude plannen.

Ook in de visie op de Merwedekanaalzone, o.a. gevisualiseerd in een presentatie van atelier Quadrat (d.d. 28-10-2008), wordt uitgegaan van laagbouw langs het Merwedekanaal met langzaam oplopende bouwhoogte richting de Overste den Oudenlaan. Centraal in deze visie staat het Merwedekanaal. Door de bebouwing langs de oevers laag te houden en het bouwvolume beperkt te houden, komt in deze visie niet alleen het leven op en rond het water optimaal tot zijn recht, maar ook monumenten als de Jongerius Villa en de 35 meter hoge schoorstenen van de hulpwarmtecentrale. De geplande bouwhoogte van 8 en 12 woonlagen (+punctdak) doet geen recht

aan deze visie. De prachtige hand gemetselde schoorstenen worden straks letterlijk overschaduwd door hoogbouw en vallen daardoor in het niet, terwijl de hoogbouw op de Kanaalweg 59/Wilhelminawerf de aandacht gaat trekken. Dit kan niet de bedoeling zijn.

Om de schoorstenen de blikvanger te laten blijven, zou het passend zijn om de maximale hoogte van het complex Kanaalweg 59/Wilhelminawerf niet boven de helft tot maximaal 2/3 van de hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dit betekent een maximale bouwhoogte rond de centrale van maximaal 17,5 tot 24 meter. Zoals hiervoor aangegeven zou dit ook veel beter passen in de plannen voor woningbouw op het voormalige Defensieterrein.

Met het in stand houden van de haven (wat ik toejuich) lijkt er echter voor gekozen te zijn om extra bouwvolume (lees: hoogte) rond de haven te creëren om het project economisch rendabel te maken. Hiertoe worden wat mij betreft onacceptabele concessies gedaan aan het open karakter langs het Merwedekanaal en de centrale plek die de hulpwarmtecentrale met de schoorstenen daar inneemt. Het lijkt er daarom op dat er teveel appartementen op een te klein stuk grond gerealiseerd moeten worden.

## **2. Geen horeca**

Ik ben van mening dat het niet gewenst is om horeca een plaats te geven in het plan. Dit omdat de horeca overlast zal veroorzaken voor zowel de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan als voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal. Overlast in de vorm van geluidsoverlast vanuit de horeca (en bijbehorend terras) en overlast als gevolg van toenemende verkeersbewegingen van bezoekers die met de auto komen. Dit terwijl de Kanaalweg juist als 'fietsstraat' is aangemerkt. Ook zal de horeca voor parkeeroverlast op en rondom de Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen naar verwachting onvoldoende zijn. Hiervoor verwijs ik naar de hoge parkeerdruk rondom de horeca aan de Veilingkade. Ik verzoek u dan ook om geen horeca in het bestemmingsplan op te nemen.

## **3. Woningbouw nabij hulpwarmtecentrale**

Hoewel de hulpwarmtecentrale maar incidenteel de schoorstenen laat roken, en er in het onderzoek berekend is dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen, zal het voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening.



## **4. Verkeer Kanaalweg**

De verkeersintensiteit op de Kanaalweg zal als gevolg van het plan met ongeveer een factor 10 toenemen. Dit kan worden afgeleid uit de 1100 mvt/weekdag die als extra verkeer vanwege het plan in het luchtkwaliteitonderzoek zijn opgenomen, en uit de 1250 mvt/etm die in 2020 zijn geschat. In de huidige situatie zouden er dus circa 150 mvt/etm rijden. Volgens eigen tellingen rijden er thans nog minder: 70 mvt/etm (dat is inclusief parkerende voertuigen in de Kanaalwegberm op bepaalde Jaarbeursdagen). Zo'n enorme toename past niet bij de bestemming 'fietsstraat' die de Kanaalweg al deels heeft en zal tot problemen leiden voor de vele fietsers, skeelers, hardlopers en wandelaars die dagelijks van de Kanaalweg gebruik maken. Bovendien is het

kruispunt Kanaalweg/ Van Zijstweg (Mandelabrug) niet geschikt om afslaande auto's te verwerken. Dit kruispunt is nu al niet erg veilig (veel ongevallen de laatste tijd).

Ik vraag de gemeente om te onderzoeken of de uitrit van het plan zo kan worden geconstrueerd dat bezoekers en bewoners van het plan worden gedwongen de Kanaalweg in zuidelijke richting te berijden, eventueel aangevuld met verkeersborden die dat ondersteunen. Met zo'n ontsluiting via de Koningin Wilhelminaweg/Anne Frankplein blijft de Kanaalweg de prettige fiets- en wandelroute die het nu is.

### **Zienswijze m.b.t. ontwerp omgevingsvergunning**

#### **5. Horeca**

Indien de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoek ik in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners van de overzijde van het Merwedekanaal en ook de toekomstige bewoners nabij de horecavoorziening geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening.

Ik verzoek u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening met betrekking van een maximale geluidproductie overdag en een maximale geluidproductie in de avond. Ook verzoek ik u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 22.00 uur in het geheel geen geluidproductie is. Dit zou mijn inziens betekenen dat hooguit horeca in de categorie D2 acceptabel is in plaats van de B/D1 categorie die nu in de aanvraag is opgenomen.

#### **6. Niet heien, maar boren**

Ik verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en mogelijke beschadigingen aan omliggende bestaande bebouwing en geluidsoverlast voor woningen en appartementen in de directe omgeving.

### **Zienswijze m.b.t. ontwerpbesluit hogere waarden**

#### **7. Aanvullend onderzoek impact op bestaande appartementen Rolderdiephof 186-219**

Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van blok A naar verwachting meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale. Door het grote bouwvolume van blok A in combinatie met de zeer korte afstand tot de centrale zal geluid afkomstig van de hulpwarmtecentrale naar verwachting weerkaatsen in de richting van de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. De hulpwarmtecentrale produceert continu (365 dagen per jaar) geluid. Dit geluid is nu al duidelijk hoorbaar in de appartementen aan de overzijde van het Merwedekanaal. Voorafgaand aan definitieve besluitvorming dient mijn inziens dan ook onderzocht te worden wat het effect van de beoogde bebouwing op de geluidswaarden voor de bestaande bebouwing aan de overzijde van het Merwedekanaal (Rolderdiephof 186-219) en de woonboten is. Uit de huidige bouw aanvraag en het ontwerpbesluit blijkt niet dat dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Indien de beoogde bebouwing leidt tot hogere/te hoge geluidswaarden aan de overzijde van het Merwedekanaal dan dient dit onderdeel te zijn van het huidige ontwerpbesluit en aanvraagprocedure en dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden om geluidsoverlast te voorkomen.

#### **8. Toekomstig maatgevend jaar**

De hogere waarden, waarvoor een ontwerpbesluit ter inzage ligt, zijn niet gebaseerd op berekeningen volgens de gangbare praktijk. Het akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai gaat

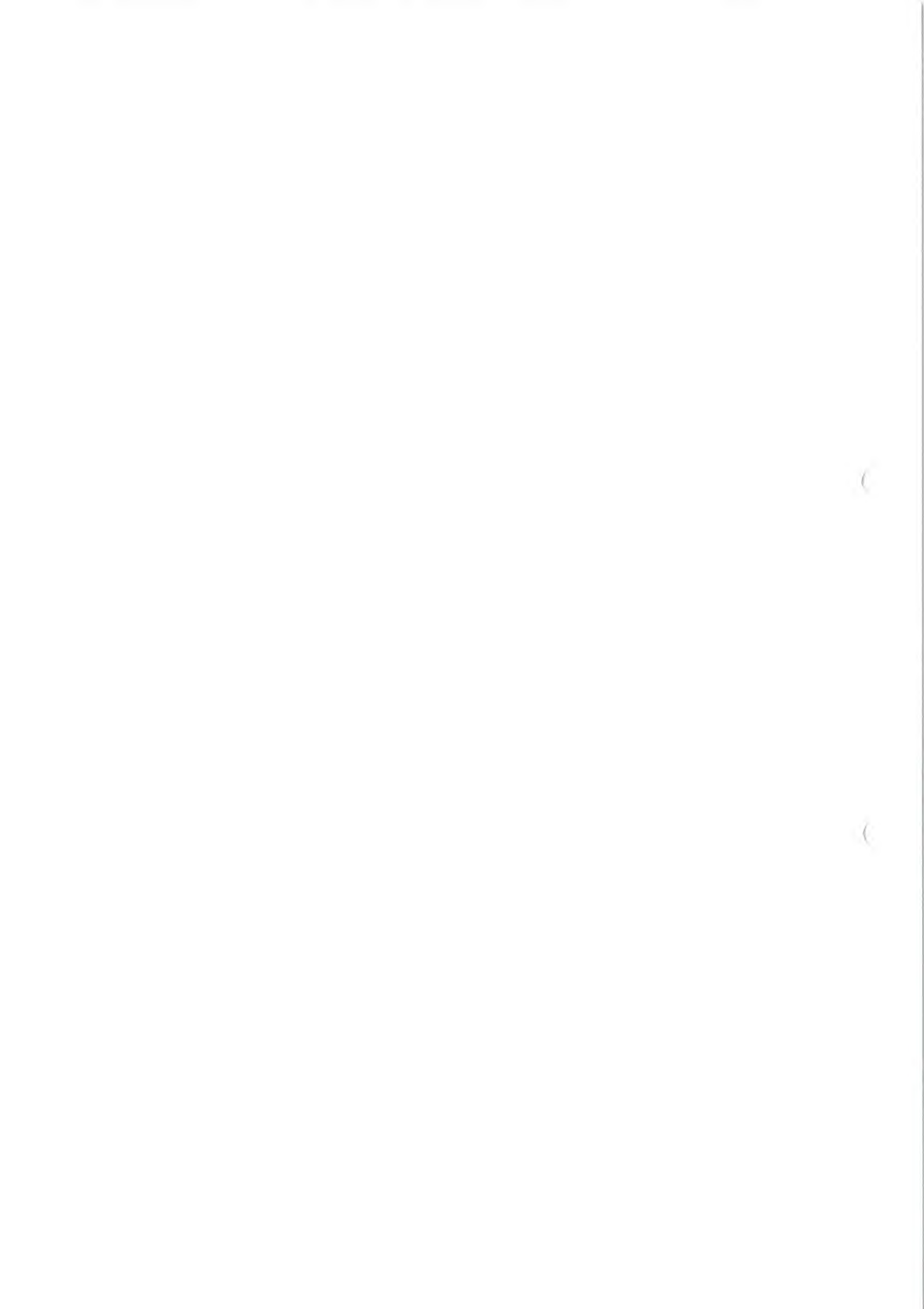
namelijk uit van de verkeersintensiteit in 2020. Dit is niet in lijn met de geldende praktijk en toelichting bij de Wet geluidhinder om een periode van tien jaar (gerekend vanaf realisatiedatum van het plan) als uitgangspunt te nemen voor geluidberekeningen. De verwachte verkeersintensiteit in 2027 is waarschijnlijk hoger dan die in 2020. Dus ofwel wordt een verkeersplan van 2030 gebruikt waarin ook het effect van de plannen op het voormalige Defensierrein is opgenomen, ofwel wordt geëxtrapoleerd vanuit 2020 naar 2027 met een jaarlijks groeipercentage van 1 tot 1,5%.

Ik hoop dat mijn reactie invloed heeft op de af te geven vergunningen en wordt graag op de hoogte gehouden van de voortgang.

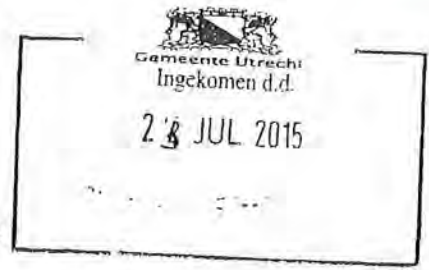
Met vriendelijke groet,

24 JUL 2015

Uncontaminated vs. Abwehr  
REC with Geotechnical Engineering  
Law F. H. Meyer  
Rutgers 16200  
3300 CC Utrecht



90



Aan: de gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
t.a.n. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59  
Datum: 23 juli 2015

Geachte mevrouw / mijnheer,

Hierbij geef ik mijn zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan en de meegecoördineerde ontwerpbesluiten.

**ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESTEMMINGSPAN**

**Te hoge bouw**

In blok A is het hoogste punt 26,5 meter voor 8 lagen met daarop een puntdak. In het later te bouwen blok B worden dat 12 lagen met daarop nog een puntdak, dus feitelijk 13 lagen. Daarvan wordt de hoogte zelfs 38,6 meter. Dit wordt zelfs hoger dan de hoogte van de schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco (voorheen UNA). Daarvan is de hoogte 35 meter.

Nu is de bestaande situatie van de omgeving een laagbouwterrein met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. De hoogbouw van het nieuwbouwcomplex past niet in de omgeving. Dat gaat dan als gevolg van het nieuwbouwcomplex in zodanig in hoogte veranderen dat wij als omwonenden dat niet kunnen accepteren.

In de eerder in september 2013 gehouden bewonersavond (van inspraak was feitelijk geen sprake) werd voor de bouw van het complex Kanaalweg 59 bouw Wilhelminawerf gerefereerd aan en gelijkwaardigheid gezocht in de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex. Dat laatste complex heeft slechts 2 bouwlagen voor de voormalige woning en de voormalige kantoren daarbij. Dus hierbij is geen enkele aansluiting.

Ook is het terrein niet diep genoeg om in hoogte te gaan van 4 naar uiteindelijk zelfs 12 bouwlagen met daarop nog een puntdak. Dergelijke hoogbouw met oplopende hoogte tot 12 bouwlagen mag en kan naar mijn mening niet zo kort vanaf de Kanaalweg. Dit past niet in de directe omgeving.

Op het terrein benoemd in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 worden 115 woningen gerealiseerd en op het nabij gelegen te ontwikkelen Defensieterrein dat 5 keer zo groot is als het terrein Kanaalweg 59 waar ongeveer 400 tot 500 woningen zullen worden gebouwd. Omgerekend betekent dit dat er in verhouding te veel woning op het terrein Kanaalweg 59 worden gebouwd.

Conclusie: De bebouwing in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 wordt veel te massaal, te hoog en er komen te veel woning te dicht op elkaar. Feitelijk komen er te veel woningen op een te klein stuk bouwgrond. Dit past in het geheel niet in de bestaande omgeving en hiermee kan ik mij, als bewoner in de directe omgeving, niet verenigen.

### **Geen horeca**

Ik maak bezwaar tegen de komst van horeca in het plan. Dit omdat de horeca overlast voor de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan zal geven en ook overlast voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal.

Met overlast bedoel ik overlast in de vorm van geluidsoverlast vanuit de horeca zelf en vanwege het komen en gaan van auto's van horecabezoekers en leveranciers van de horeca.

Ook verwacht ik verkeeroverlast vanwege veel heen en weer rijden van auto's van bezoekers op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg. Terwijl juist de Kanaalweg bestemd is om een fietsstraat te zijn en nog meer te worden. Deze auto's zullen de veiligheid in genoemde straten in negatieve zin beïnvloeden. Als later mogelijk halverwege de Kanaalweg een afsluiting voor auto's komt, dan zullen die auto's ook nog keren en steeds heen en weer rijden.

Ook zal de horeca voor meer parkeeroverlast op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen absoluut te weinig zijn. Hiervoor verwijs ik naar de veelvuldige zoektochten naar parkeerplaatsen bij de horeca aan de Veilingkade.

Mijn conclusie is om geen horeca in het bestemmingsplan op te nemen.

### **Gemeentelijk monument**

Eén of twee jaar geleden heeft de gemeente Utrecht de 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco tot gemeentelijk monument verklaard. Dat vindt ik ook zeer toepasselijk. Het zijn prachtige handgemetselde schoorstenen welke de functie van de centrale uitbeelden. Deze schoorstenen mogen niet verdwijnen. Ook mogen deze schoorstenen niet aan het zicht worden belemmerd door hogere bebouwing in de directe omgeving. Door de bouw van het complex met hoogten van 26,5 meter en zelfs 38,6 meter wordt het zicht op de schoorstenen behoorlijk belemmerd; ook al is dat gedeeltelijk.

Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van het beoogde nieuwbouwcomplex tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

Ik stel voor als maximale hoogte van de bebouwing van het complex Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf niet boven  $\frac{1}{2}$  tot maximaal  $\frac{2}{3}$  hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dat betekent niet hoger dan 17,5 tot 24 meter.

## Luchtkwaliteit

De hulpwarmtecentrale laat de schoorstenen roken als de hulpwarmtecentrale daadwerkelijk wordt ingezet als centrale of bij jaarlijks proefdraaien van de hulpwarmtecentrale. In het onderzoek is berekend dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen. Deze stelling is onjuist. Het zal voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Zij zullen dan forse overlast van de rook ondervinden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Feitelijk bouwt men geen woningen pal naast een werkende hulpwarmtecentrale. Vroeger was dit een industrieterrein en op dat terrein blijft nu wel de hulpwarmtecentrale staan en daaromheen kan men niet zo maar woningen bouwen.



Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening. Ik stel daarom voor om af te zien van deze hoge bebouwing.

## Veiligheid

Blok A in het complex komt pal naast de drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie met elk een inhoud van 500 m<sup>3</sup> van de ENECO-hulpcentrale te liggen. Mogelijk past dat net een paar meter buiten de veiligheidscontour van de 3 olie-opslagen, maar dat neemt niet weg dat er een zeer groot risico wordt genomen met de voorgenomen naastgelegen bouw van 61 appartementen. De risico's voor de toekomstige bewoners zijn zeer groot bij een mogelijk calamiteit bij de olie-opslagen. Moreel gezien kan en mag dit niet vergund worden in een bestemmingsplan.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt in hoofdstuk 5.5.2 Plansituatie onder het aspect met betrekking tot de drie olietanks op het bedrijfsterrein van de HWC aan de zijde van het plangebied onder gevaar beschreven dat ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure advies is gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

In het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 13 juni 2013, nummer 13.1025, wordt op pagina 5 gesteld:

*Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Gelet hierop is er advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).*

In het ontwerp bestemmingsplan en in het ontwerp omgevingsvergunning zie ik van het gegeven advies van de VRU niets van terug. Ik heb geconstateerd dat bij de ter inzage gelegen stukken geen verklaring van de VRU aanwezig is. Hierbij vraag ik mij ook af of hierin positief geadviseerd is/wordt door de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegen stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

In het rapport van Tebodin van 23 maart 2010 wordt op pagina 25 geconcludeerd dat op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw zal opleveren. Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht

verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m<sup>2</sup>. De 15 kW/m<sup>2</sup> contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet. Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Wat mij bijzonder raakt is dat de gemeente bereid is woningbouw te vergunnen op enkele meters afstand van drie forse bovengrondse opslagtanks voor stookolie. Ook al is dat net een enkele meter buiten de grens van beschermingsniveau.

Verder constateer ik dat het rapport Tebodin van 23 maart 2010 niet meer actueel is; wij zijn inmiddels 5 jaar verder. Ik verzoek u dringend een actueel onderzoek te laten uitvoeren, vervolgens deze te laten toetsen door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU) en daarna pas hierover te besluiten.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit bestemmingsplan te dienen.

Conclusie:

1. Moreel gezien stel ik voor om af te zien van bebouwing zo dicht bij de 3 olie opslagtanks.
2. Als u toch van mijn conclusie 1 afwijkt, verzoek ik u de procedure van deze vergunningverlening pas voort te zetten als er:
  - a. Door of namens de gemeente een actuele onderzoek is uitgevoerd, welke tot een positief resultaat leidt;
  - b. Daarop aansluitend een positief advies van de VRU aanwezig is.

#### **Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg**

Tijdens de bouw en zeker ook na oplevering van het complex ontstaat er extreem veel overlast voor de fietsers op de Kanaalweg. Dat overlast bestaat uit overlast tijdens de bouw door het vele en zware bouwverkeer en na oplevering door aan-en afvoer van auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers en zeker ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca en ook van de bezoekers van de horeca.

De gemeente heeft nota bene de Kanaalweg bestempeld als een fietsstraat waar de vele fietsers zich snel en veilig kunnen verplaatsen. Door de bouw en de latere ingebruikname van het complex ontstaat er te veel hinder voor de fietsers.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van het gehele complex op deze locatie.

#### **Belemmering roeiverkeer en ander scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal**

Als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan kunnen er aanvaringen ontstaan met het zeer intensieve roeiverkeer en ook met het overige scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal. De in het plan beoogde voorzieningen om aanvaringen te voorkomen zijn te mager.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van een haven in het complex op deze locatie.

## **ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERP OMGEVINGSVERGUNNING**

### **Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg**

Ten eerste verwijs ik naar mijn zienswijze over dit onderwerp m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

Verder dient de aanvoer en afvoer bouwmaterialen en van de grote hoeveelheden af te graven grond (ongeveer 1500 m<sup>3</sup> en dat zijn wel 50 vrachtwagens!!!) en parkeren t.b.v. de bouw via het voormalige Defensierrein aan de Overste den Oudenlaan te geschieden en niet vanaf de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg. Dit om overlast op de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg te voorkomen.

De aanwezige transportleidingen van de Hulpcentrale hoeven geen belemmering hiervoor te zijn. Hierover kan een tijdelijke brug gemaakt worden en de bouwmaterialen kunnen met de hijskraan hierover naar de juiste plaats worden gehesen. De transportleidingen kunnen worden afgeschermd.

Ik verzoek hiervoor in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen.

### **Horeca**

Indien de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal en ook de toekomstige bewoners nabij de horecavoorziening geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening.

Ik verzoek u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening met betrekking van een maximale geluidproductie overdag en een maximale geluidproductie in de avond. Ook verzoek ik u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 23.00 uur in het geheel geen geluidproductie is. Dat kan door de juiste categorie-aanduiding horeca in de vergunning op te nemen.

### **Veiligheid**

Hiervoor verwijs ik naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

### **Niet heien, maar boren**

Ik verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij de naastgelegen woningen en bedrijfsgebouwen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

## **ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESLUIT HOGERE WAARDEN**

Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van de woningen van blok A meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland van Eneco. Op dagen van proefdraaien van de Hulpwarmtecentrale en zeker in de periode van najaar tot en met voorjaar wordt er hoorbaar en hinderlijk zwaar dreunend industrielawaai geproduceerd door de Hulpwarmtecentrale.

Ook gebeurt het dat tijdens het in gebruik zijn van de Hulpwarmtecentrale de deuren hiervan open staan en het geluid zo naar buiten gaat. Dit extra vrijkomende geluid is natuurlijk nooit in

rekenformules van geluidsoverlast van de Hulpwarmtecentrale meegewogen, omdat dit nooit bekend is/wordt.

Verder merk ik op dat er dagelijks geluid vanuit de Hulpwarmtecentrale geproduceerd wordt; ook al is deze niet productief als centrale, maar er draaien er toch machines. Wat voor machines is mij niet bekend. Maar dit is zeker wel hoorbaar.

Als gevolg van de nieuwbouw zal dan het industrielaawaai via de achterwand van de te bouwen woningen richting onze woning worden geleid. Hierdoor zal het geluid naar onze woning toenemen ten opzicht van de huidige situatie waarbij er geen bebouwing is naast de Hulpwarmtecentrale.

Uit de bouwaanvraag en uit het ontwerpbesluit hogere waarden blijkt niet in welke mate dit voldoende ongedaan wordt gemaakt.

Ook zullen die toekomstige bewoners van de woningen in het bouwproject veel verkeerslawaai van de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg ondervinden.

#### Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

De Best Beschikbare Technieken (BBT) voor de Hulpwarmtecentrale wordt in het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 4 juli 2013, projectnummer 12.0948 niet aangetoond. Er wordt in het rapport onder 4.1 op pagina 10 gesteld dat bij vergunningverlening van de Hulpwarmtecentrale de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging wordt meegenomen.

De BBT van de Hulpwarmtecentrale dient naar de huidige (dus voorjaar 2015) beste stand der techniek te worden aangetoond. Dat ontbreekt, dus heeft de conclusie in het rapport onder 4.1 op bladzijde 10 geen waarde en kan het niet worden gebruikt in het besluit tot hogere waarden.

*Verder merk ik op dat de Hulpwarmtecentrale in de jaren zestig van de vorige eeuw is gebouwd en de aanwezige installaties zijn wel eens wat aangepast, maar niet zijn vervangen met installaties welke voldoen aan de BBT van 2015. Hiervoor verwijs ik ook naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan voor wat betreft de Luchtkwaliteit. Ook hieruit blijkt dat er niet voldaan wordt aan BBT als er zodanige uitstoot van rook uit de schoorstenen is.*

In de laatste milieuvergunning van de Hulpwarmtecentrale is de BBT daarmee slechts een farce. Ook is de laatste revisie-milieuvergunning van de Hulpcentrale in al weer jaren geleden aangevraagd en verleend. In deze laatste vergunningaanvraag is niet aangetoond dat er tussentijds betere technieken in de centrale zijn toegepast. Er is geen sprake meer van actualiteit van BBT naar de stand der techniek in 2015.

Voorbeelden van juiste BBT bij deze Hulpwarmtecentrale zijn het gebruiken van aardgas of afvalhout in plaats van (ouderwetse en milieubelastende stookolie met veel rookoverlast), het gebruiken van zonnepanelen, het renoveren of vervangen van de bestaande installaties. Hiervan is in het geheel geen sprake, dus is er geen actueel BBT.

Ook wordt in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015, nummer 20131482-10, op pagina 7 gesteld dat de Hulpwarmtecentrale volgens de vergunningaanvraag enkel wordt ingezet in het geval van een calamiteit. *Bijvoorbeeld bij een storing in de warmtelevering van de hoofdcentrale, bij grote warmtevraag (strengte vorst) of bij een storing in de landelijke elektriciteitsproductie. Dit heeft tot gevolg dat de Hulpwarmtecentrale slechts incidenteel in bedrijf is.*

*Op basis van de draaitijden van de afgelopen vijf jaar wordt geconcludeerd dat het in werking zijn van de Hulpwarmtecentrale ook als incidenteel kan worden beschouwd. Enkel in 2012, toen de hoofdcentrale in onderhoud was, heeft de Hulpwarmtecentrale meer dan 12 dagen per jaar gedraaid. Vanwege het incidentele karakter kan de eventueel optredende hinder als acceptabel worden geacht.*

Dit is onjuist. Ik woon direct tegenover de Hulpwarmtecentrale en ik weet uit de praktijk dat de Hulpwarmtecentrale veel meer draait. Permanent, dus het hele jaar door, horen wij geluid van de Hulpcentrale. Dat bestaat uit dagelijks geluid en zeer zwaar dreunend industrielawaai in de periode als er warmteproductie is of wordt proefgedraaid.

Er wordt minimaal 1 maal per jaar proefgedraaid en de Hulpcentrale draait ook na verrichting van onderhoud. Tevens produceert de hulpcentrale de laatste jaren structureel warmte als gevolg van meer strenge winters waarbij meer grote warmtevraag ontstaat. Ook heeft de Hulpwarmtecentrale in de winterperiode van 2014/2015 volledig gedraaid omdat de Hoofdcentrale niet kon leveren via de opgebroken Leidseveertunnel. Ook die productieperiode van de Hulpwarmtecentrale wordt ook niet in het rapport genoemd.

Er is sprake van meer dan 12 dagen per jaar functioneren van de Hoofdcentrale en dat betekent geen incidenteel functioneren, zoals in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015 wordt gesteld.

Ik concludeer dat het rapport hierin onjuist en onvolledig is en zeker niet actueel is.

Ook concludeer ik uit het rapport dat er van de milieuvergunningsaanvraag van de Hulpcentrale is geredeneerd en geen eigen actueel onderzoek naar de daadwerkelijke feiten is verricht.

Het rapport van DPA Cauberg-Huijgen is niet actueel, wat blijkt uit het nummer van het rapport nummer 20131482-10 dat met 2013 begint. Ook is het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 4 juli 2013 niet meer actueel.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit hogere waarden te dienen.

Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegde stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van het bovenstaande. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

Ik kan mij op grond van het bovenstaande niet verenigen met het voornemen van Burgemeester en wethouders tot vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 van de Wet geluidshinder.

Ik hoop dat mijn zienswijze invloed heeft op de af te geven vergunningen.

Met vriendelijke groet,

23 JUL 2015

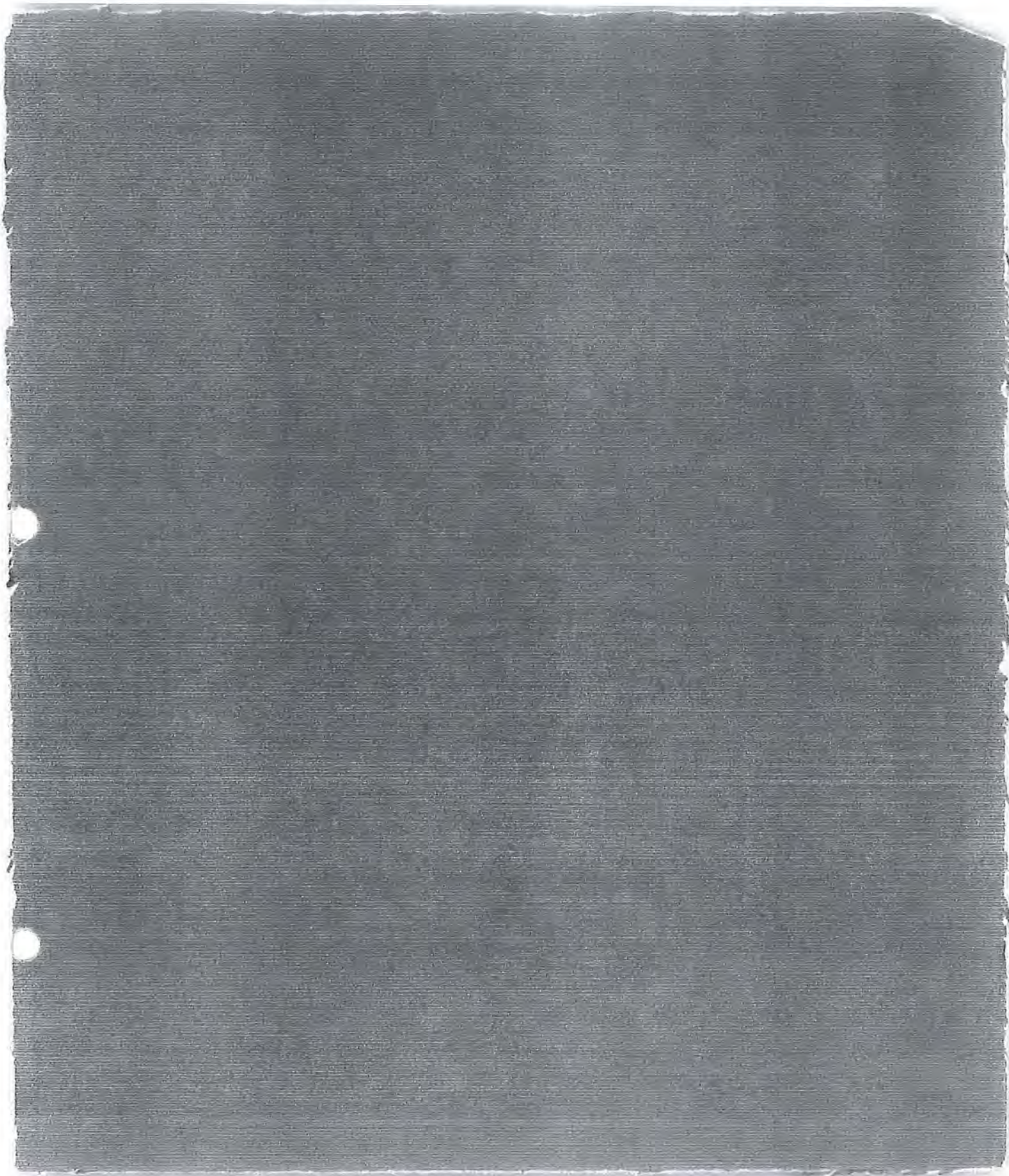
Aan de gemeenteraad van Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling  
afdeling Cohesieontwikkeling

Loo P. H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



C

C

99

Aan: de gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
t.a.n. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59  
Datum: 23 juli 2015



Geachte mevrouw / mijnheer,  
Hierbij geef ik mijn zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan en de meegecoördineerde ontwerpbesluiten.

**ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN**

**Te hoge bouw**

In blok A is het hoogste punt 26,5 meter voor 8 lagen met daarop een puntdak. In het later te bouwen blok B worden dat 12 lagen met daarop nog een puntdak, dus feitelijk 13 lagen. Daarvan wordt de hoogte zelfs 38,6 meter. Dit wordt zelfs hoger dan de hoogte van de schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco (voorheen UNA). Daarvan is de hoogte 35 meter.

Nu is de bestaande situatie van de omgeving een laagbouwterrein met een hoogte tussen 2 en 5 bouwlagen tussen de Kon. Wilhelminaweg, Kanaalweg, Doctor M.A. Tellegenlaan en Overste den Oudenlaan. De bestaande bouw aan de overzijde van het complex is slechts 1 bouwlaag (de woonboten) tot 6 bouwlagen bij de Rolderdiephof in het complex Parkhaven. De hoogbouw van het nieuwbouwcomplex past niet in de omgeving. Dat gaat dan als gevolg van het nieuwbouwcomplex in *zodanig in hoogte veranderen dat wij als omwonenden dat niet kunnen accepteren.*

In de eerder in september 2013 gehouden bewonersavond (van inspraak was feitelijk geen sprake) werd voor de bouw van het complex Kanaalweg 59 bouw Wilhelminawerf gerefereerd aan en gelijkwaardigheid gezocht in de bestaande bouw van Parkhaven en het nabij gelegen Jongeriuscomplex. Dat laatste complex heeft slechts 2 bouwlagen voor de voormalige woning en de voormalige kantoren daarbij. Dus hierbij is geen enkele aansluiting.

Ook is het terrein niet diep genoeg om in hoogte te gaan van 4 naar uiteindelijk zelfs 12 bouwlagen met daarop nog een puntdak. Dergelijke hoogbouw met oplopende hoogte tot 12 bouwlagen mag en kan naar mijn mening niet zo kort vanaf de Kanaalweg. Dit past niet in de directe omgeving.

Op het terrein benoemd in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 worden 115 woningen gerealiseerd en op het nabij gelegen te ontwikkelen Defensieterrein dat 5 keer zo groot is als het terrein Kanaalweg 59 waar ongeveer 400 tot 500 woningen zullen worden gebouwd. Omgerekend betekent dit dat er in verhouding te veel woning op het terrein Kanaalweg 59 worden gebouwd.

Conclusie: De bebouwing in het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 wordt veel te massaal, te hoog en er komen te veel woning te dicht op elkaar. Feitelijk komen er te veel woningen op een te klein stuk bouwgrond. Dit past in het geheel niet in de bestaande omgeving en hiermee kan ik mij, als bewoner in de directe omgeving, niet verenigen.

### **Geen horeca**

Ik maak bezwaar tegen de komst van horeca in het plan. Dit omdat de horeca overlast voor de omliggende nieuwbouwwoningen in het beoogde plan zal geven en ook overlast voor de woningen en woonboten aan de overzijde van het Merwedekanaal.

Met overlast bedoel ik overlast in de vorm van geluidsoverlast vanuit de horeca zelf en vanwege het komen en gaan van auto's van horecabezoekers en leveranciers van de horeca.

Ook verwacht ik verkeeroverlast vanwege veel heen en weer rijden van auto's van bezoekers op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg. Terwijl juist de Kanaalweg bestemd is om een fietsstraat te zijn en nog meer te worden. Deze auto's zullen de veiligheid in genoemde straten in negatieve zin beïnvloeden. Als later mogelijk halverwege de Kanaalweg een afsluiting voor auto's komt, dan zullen die auto's ook nog keren en steeds heen en weer rijden.

Ook zal de horeca voor meer parkeeroverlast op de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg zorgen. De geplande parkeerplaatsen aan de Kanaalweg voor deze horeca zullen absoluut te weinig zijn. Hiervoor verwijs ik naar de veelvuldige zoektochten naar parkeerplaatsen bij de horeca aan de Veilingkade.

Mijn conclusie is om geen horeca in het bestemmingsplan op te nemen.

### **Gemeentelijk monument**

Eén of twee jaar geleden heeft de gemeente Utrecht de 35 meter hoge schoorstenen van de direct naast blok A gelegen Hulpwarmtecentrale van Eneco tot gemeentelijk monument verklaard. Dat vindt ik ook zeer toepasselijk. Het zijn prachtige handgemetselde schoorstenen welke de functie van de centrale uitbeelden. Deze schoorstenen mogen niet verdwijnen. Ook mogen deze schoorstenen niet aan het zicht worden belemmerd door hogere bebouwing in de directe omgeving. Door de bouw van het complex met hoogten van 26,5 meter en zelfs 38,6 meter wordt het zicht op de schoorstenen behoorlijk belemmerd; ook al is dat gedeeltelijk.

Hoewel de hulpcentrale er nog maar 50 jaar staat, geniet haar cultuurhistorische waarde een zekere erkenning. De bouwhoogte van het beoogde nieuwbouwcomplex tast de waarde van dit industriële erfgoed aan.

Ik stel voor als maximale hoogte van de bebouwing van het complex Kanaalweg 59 / Wilhelminawerf niet boven  $\frac{1}{2}$  tot maximaal  $\frac{2}{3}$  hoogte van de schoorstenen uit te laten komen. Dat betekent niet hoger dan 17,5 tot 24 meter.

## Luchtkwaliteit

De hulpwarmtecentrale laat de schoorstenen roken als de hulpwarmtecentrale daadwerkelijk wordt ingezet als centrale of bij jaarlijks proefdraaien van de hulpwarmtecentrale. In het onderzoek is berekend dat er niets mis is met de luchtkwaliteit bij de nieuw te bouwen woningen. Deze stelling is onjuist. Het zal voor de bovenste woningen, die recht op de schoorstenen uitzien, geen pretje zijn als de schoorstenen gebruikt worden. Zij zullen dan forse overlast van de rook ondervinden. Deze foto van 17-11-2014 spreekt voor zich. Feitelijk bouwt men geen woningen pal naast een werkende hulpwarmtecentrale. Vroeger was dit een industrieterrein en op dat terrein blijft nu wel de hulpwarmtecentrale staan en daaromheen kan men niet zo maar woningen bouwen.



Het toestaan van hoogbouw pal naast rokende schoorstenen getuigt mijns inziens niet van goede ruimtelijke ordening. Ik stel daarom voor om af te zien van deze hoge bebouwing.

## Veiligheid

Blok A in het complex komt pal naast de drie bovengrondse opslagtanks voor stookolie met elk een inhoud van 500 m<sup>3</sup> van de ENECO-hulpcentrale te liggen. Mogelijk past dat net een paar meter buiten de veiligheidscontour van de 3 olie-opslagen, maar dat neemt niet weg dat er een zeer groot risico wordt genomen met de voorgenomen naastgelegen bouw van 61 appartementen. De risico's voor de toekomstige bewoners zijn zeer groot bij een mogelijk calamiteit bij de olie-opslagen. Moreel gezien kan en mag dit niet vergund worden in een bestemmingsplan.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt in hoofdstuk 5.5.2 Plansituatie onder het aspect met betrekking tot de drie olietanks op het bedrijfsterrein van de HWC aan de zijde van het plangebied onder gevaar beschreven dat ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure advies is gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).

In het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 13 juni 2013, nummer 13.1025, wordt op pagina 5 gesteld:

*Op het bedrijfsterrein van de HWC zijn aan de zijde van het plangebied drie olietanks aanwezig. Deze tanks vormen mogelijk een gevaar voor de veiligheid van de toekomstige bewoners ter plaatse van het plangebied. Gelet hierop is er advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU).*

In het ontwerp bestemmingsplan en in het ontwerp omgevingsvergunning zie ik van het gegeven advies van de VRU niets van terug. Ik heb geconstateerd dat bij de ter inzage gelegde stukken geen verklaring van de VRU aanwezig is. Hierbij vraag ik mij ook af of hierin positief geadviseerd is/wordt door de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegde stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van de externe veiligheid in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

In het rapport van Tebodin van 23 maart 2010 wordt op pagina 25 geconcludeerd dat op grond van de fysische eigenschappen van stookolie is niet te verwachten dat deze extra brandgevaar voor de nieuwbouw zal opleveren. Door berekening met een referentiebrandstof (hexaan) is inzicht

verkregen in de mogelijke warmtestraling op de toekomstige bebouwing. De bouwregelgeving vereist een beschermingsniveau tussen naastgelegen bouwwerken op verschillende percelen van minimaal 15 kW/m<sup>2</sup>. De 15 kW/m<sup>2</sup> contour bij een tankbrand raakt de geprojecteerde bebouwing niet. Door toepassing van bouwkundige materialen in de gevels, die in het zichtveld en op een afstand van minder dan 15 meter van de opslagtanks staan, wordt een beschermingsniveau gewaarborgd dat boven de wettelijke bouwkundige eisen uitgaat.

Wat mij bijzonder raakt is dat de gemeente bereid is woningbouw te vergunnen op enkele meters afstand van drie forse bovengrondse opslagtanks voor stookolie. Ook al is dat net een enkele meter buiten de grens van beschermingsniveau.

Verder constateer ik dat het rapport Tebodin van 23 maart 2010 niet meer actueel is; wij zijn inmiddels 5 jaar verder. Ik verzoek u dringend een actueel onderzoek te laten uitvoeren, vervolgens deze te laten toetsen door de Veiligheids Regio Utrecht (VRU) en daarna pas hierover te besluiten.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit bestemmingsplan te dienen.

Conclusie:

1. Moreel gezien stel ik voor om af te zien van bebouwing zo dicht bij de 3 olie opslagtanks.
2. Als u toch van mijn conclusie 1 afwijkt, verzoek ik u de procedure van deze vergunningverlening pas voort te zetten als er:
  - a. Door of namens de gemeente een actuele onderzoek is uitgevoerd, welke tot een positief resultaat leidt;
  - b. Daarop aansluitend een positief advies van de VRU aanwezig is.

#### **Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg**

Tijdens de bouw en zeker ook na oplevering van het complex ontstaat er extreem veel overlast voor de fietsers op de Kanaalweg. Dat overlast bestaat uit overlast tijdens de bouw door het vele en zware bouwverkeer en na oplevering door aan-en afvoer van auto's van de betreffende bewoners en hun bezoekers en zeker ook van de faciliterende bedrijven voor de te vestigen horeca en ook van de bezoekers van de horeca.

De gemeente heeft nota bene de Kanaalweg bestempeld als een fietsstraat waar de vele fietsers zich snel en veilig kunnen verplaatsen. Door de bouw en de latere ingebruikname van het complex ontstaat er te veel hinder voor de fietsers.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van het gehele complex op deze locatie.

#### **Belemmering roeiverkeer en ander scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal**

Als gevolg van uitvaart van boten vanuit de beoogde haven in het bouwplan kunnen er aanvaringen ontstaan met het zeer intensieve roeiverkeer en ook met het overige scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal. De in het plan beoogde voorzieningen om aanvaringen te voorkomen zijn te mager.

Om deze reden ben ik tegen de bouw van een haven in het complex op deze locatie.

## **ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERP OMGEVINGSVERGUNNING**

### **Belemmering (fiets)verkeer op Kanaalweg**

Ten eerste verwijs ik naar mijn zienswijze over dit onderwerp m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

Verder dient de aanvoer en afvoer bouwmaterialen en van de grote hoeveelheden af te graven grond (ongeveer 1500 m<sup>3</sup> en dat zijn wel 50 vrachtwagens!!!) en parkeren t.b.v. de bouw via het voormalige Defensieterrein aan de Overste den Oudenlaan te geschieden en niet vanaf de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg. Dit om overlast op de Kanaalweg / Koningin Wilhelminaweg te voorkomen.

De aanwezige transportleidingen van de Hulpcentrale hoeven geen belemmering hiervoor te zijn. Hierover kan een tijdelijke brug gemaakt worden en de bouwmaterialen kunnen met de hijskraan hierover naar de juiste plaats worden gehesen. De transportleidingen kunnen worden afgeschermd.

*Ik verzoek hiervoor in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen.*

### **Horeca**

Indien de horeca toch in het bestemmingsplan wordt opgenomen dan verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal en ook de toekomstige bewoners nabij de horecavoorziening geen geluidsoverlast zullen krijgen van de horecavoorziening.

Ik verzoek u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening met betrekking van een maximale geluidproductie overdag en een maximale geluidproductie in de avond. Ook verzoek ik u in de vergunning regels op te nemen voor de horecavoorziening dat er na 23.00 uur in het geheel geen geluidproductie is. Dat kan door de juiste categorie-aanduiding horeca in de vergunning op te nemen.

### **Veiligheid**

Hiervoor verwijs ik naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan.

### **Niet heien, maar boren**

Ik verzoek in de omgevingsvergunning een bepaling op te nemen dat de funderingspalen worden geboord en niet worden geheid. Dit vanwege verwachte trillingen en beschadigingen bij de naastgelegen woningen en bedrijfsgebouwen en veel te veel geluidsoverlast voor de omwonenden als er wordt geheid.

## **ZIENSWIJZE M.B.T. HET ONTWERPBESLUIT HOGERE WAARDEN**

Wij als bewoners aan de overzijde van het Merwedekanaal zullen als gevolg van de realisatie van de woningen van blok A meer overlast ondervinden van industrielawaai van de Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland van Eneco. Op dagen van proefdraaien van de Hulpwarmtecentrale en zeker in de periode van najaar tot en met voorjaar wordt er hoorbaar en hinderlijk zwaar dreunend industrielawaai geproduceerd door de Hulpwarmtecentrale.

Ook gebeurt het dat tijdens het in gebruik zijn van de Hulpwarmtecentrale de deuren hiervan open staan en het geluid zo naar buiten gaat. Dit extra vrijkomende geluid is natuurlijk nooit in

rekenformules van geluidsoverlast van de Hulpwarmtecentrale meegewogen, omdat dit nooit bekend is/wordt.

Verder merk ik op dat er dagelijks geluid vanuit de Hulpwarmtecentrale geproduceerd wordt; ook al is deze niet productief als centrale, maar er draaien er toch machines. Wat voor machines is mij niet bekend. Maar dit is zeker wel hoorbaar.

Als gevolg van de nieuwbouw zal dan het industrielawaai via de achterwand van de te bouwen woningen richting onze woning worden geleid. Hierdoor zal het geluid naar onze woning toenemen ten opzicht van de huidige situatie waarbij er geen bebouwing is naast de Hulpwarmtecentrale.

Uit de bouwaanvraag en uit het ontwerpbesluit hogere waarden blijkt niet in welke mate dit voldoende ongedaan wordt gemaakt.

Ook zullen die toekomstige bewoners van de woningen in het bouwproject veel verkeerslawaai van de Koningin Wilhelminaweg, Parallelweg en Kanaalweg ondervinden.

#### Akoestisch onderzoek plan Wilhelminawerf te Utrecht

De Best Beschikbare Technieken (BBT) voor de Hulpwarmtecentrale wordt in het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 4 juli 2013, projectnummer 12.0948 niet aangetoond. Er wordt in het rapport onder 4.1 op pagina 10 gesteld dat bij vergunningverlening van de Hulpwarmtecentrale de toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) in de overweging wordt meegenomen.

De BBT van de Hulpwarmtecentrale dient naar de huidige (dus voorjaar 2015) beste stand der techniek te worden aangetoond. Dat ontbreekt, dus heeft de conclusie in het rapport onder 4.1 op bladzijde 10 geen waarde en kan het niet worden gebruikt in het besluit tot hogere waarden.

*Verder merk ik op dat de Hulpwarmtecentrale in de jaren zestig van de vorige eeuw is gebouwd en de aanwezige installaties zijn wel eens wat aangepast, maar niet zijn vervangen met installaties welke voldoen aan de BBT van 2015. Hiervoor verwijs ik ook naar mijn zienswijze m.b.t. het ontwerpbestemmingsplan voor wat betreft de Luchtkwaliteit. Ook hieruit blijkt dat er niet voldaan wordt aan BBT als er zodanige uitstoot van rook uit de schoorstenen is.*

In de laatste milieuvergunning van de Hulpwarmtecentrale is de BBT daarmee slechts een farce. Ook is de laatste revisie-milieuvergunning van de Hulpcentrale in al weer jaren geleden aangevraagd en verleend. In deze laatste vergunningaanvraag is niet aangetoond dat er tussentijds betere technieken in de centrale zijn toegepast. Er is geen sprake meer van actualiteit van BBT naar de stand der techniek in 2015.

Voorbeelden van juiste BBT bij deze Hulpwarmtecentrale zijn het gebruiken van aardgas of afvalhout in plaats van (ouderwetse en milieubelastende stookolie met veel rookoverlast), het gebruiken van zonnepanelen, het renoveren of vervangen van de bestaande installaties. Hiervan is in het geheel geen sprake, dus is er geen actueel BBT.

Ook wordt in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015, nummer 20131482-10, op pagina 7 gesteld dat de Hulpwarmtecentrale volgens de vergunningaanvraag enkel wordt ingezet in het geval van een calamiteit. *Bijvoorbeeld bij een storing in de warmtelevering van de hoofdcentrale, bij grote warmtevraag (strengte vorst) of bij een storing in de landelijke elektriciteitsproductie. Dit heeft tot gevolg dat de Hulpwarmtecentrale slechts incidenteel in bedrijf is.*

*Op basis van de draaitijden van de afgelopen vijf jaar wordt geconcludeerd dat het in werking zijn van de Hulpwarmtecentrale ook als incidenteel kan worden beschouwd. Enkel in 2012, toen de hoofdcentrale in onderhoud was, heeft de Hulpwarmtecentrale meer dan 12 dagen per jaar gedraaid. Vanwege het incidentele karakter kan de eventueel optredende hinder als acceptabel worden geacht.*

Dit is onjuist. Ik woon direct tegenover de Hulpwarmtecentrale en ik weet uit de praktijk dat de Hulpwarmtecentrale veel meer draait. Permanent, dus het hele jaar door, horen wij geluid van de Hulpcentrale. Dat bestaat uit dagelijks geluid en zeer zwaar dreunend industrielawaai in de periode als er warmteproductie is of wordt proefgedraaid.

Er wordt minimaal 1 maal per jaar proefgedraaid en de Hulpcentrale draait ook na verrichting van onderhoud. Tevens produceert de hulpcentrale de laatste jaren structureel warmte als gevolg van meer strenge winters waarbij meer grote warmtevraag ontstaat. Ook heeft de Hulpwarmtecentrale in de winterperiode van 2014/2015 volledig gedraaid omdat de Hoofdcentrale niet kon leveren via de opgebroken Leidseveertunnel. Ook die productieperiode van de Hulpwarmtecentrale wordt ook niet in het rapport genoemd.

Er is sprake van meer dan 12 dagen per jaar functioneren van de Hoofdcentrale en dat betekent geen incidenteel functioneren, zoals in het rapport van DPA Cauberg-Huijgen van 29 april 2015 wordt gesteld.

Ik concludeer dat het rapport hierin onjuist en onvolledig is en zeker niet actueel is.

Ook concludeer ik uit het rapport dat er van de milieuvergunningaanvraag van de Hulpcentrale is geredeneerd en geen eigen actueel onderzoek naar de daadwerkelijke feiten is verricht.

Het rapport van DPA Cauberg-Huijgen is niet actueel, wat blijkt uit het nummer van het rapport nummer 20131482-10 dat met 2013 begint. Ook is het rapport van ingenieursbedrijf Aveco de Bondt van 4 juli 2013 niet meer actueel.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat het rapport niet juist is en onverenigbaar om als onderbouwing van een besluit hogere waarden te dienen.

Verder ontbreekt er bij de ter inzage gelegen stukken een onderzoek van of namens de gemeente ten aanzien van het bovenstaande. Blijkbaar neemt de gemeente zondermeer de inhoud van de aangeleverde stukken over zonder eigen onderzoek.

Ik kan mij op grond van het bovenstaande niet verenigen met het voornemen van Burgemeester en wethouders tot vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 83 en 59 van de Wet geluidshinder.

Ik hoop dat mijn zienswijze invloed heeft op de af te geven vergunningen.

Met vriendelijke groet

23 JUL 2015

Gemeinterrain von Utrecht

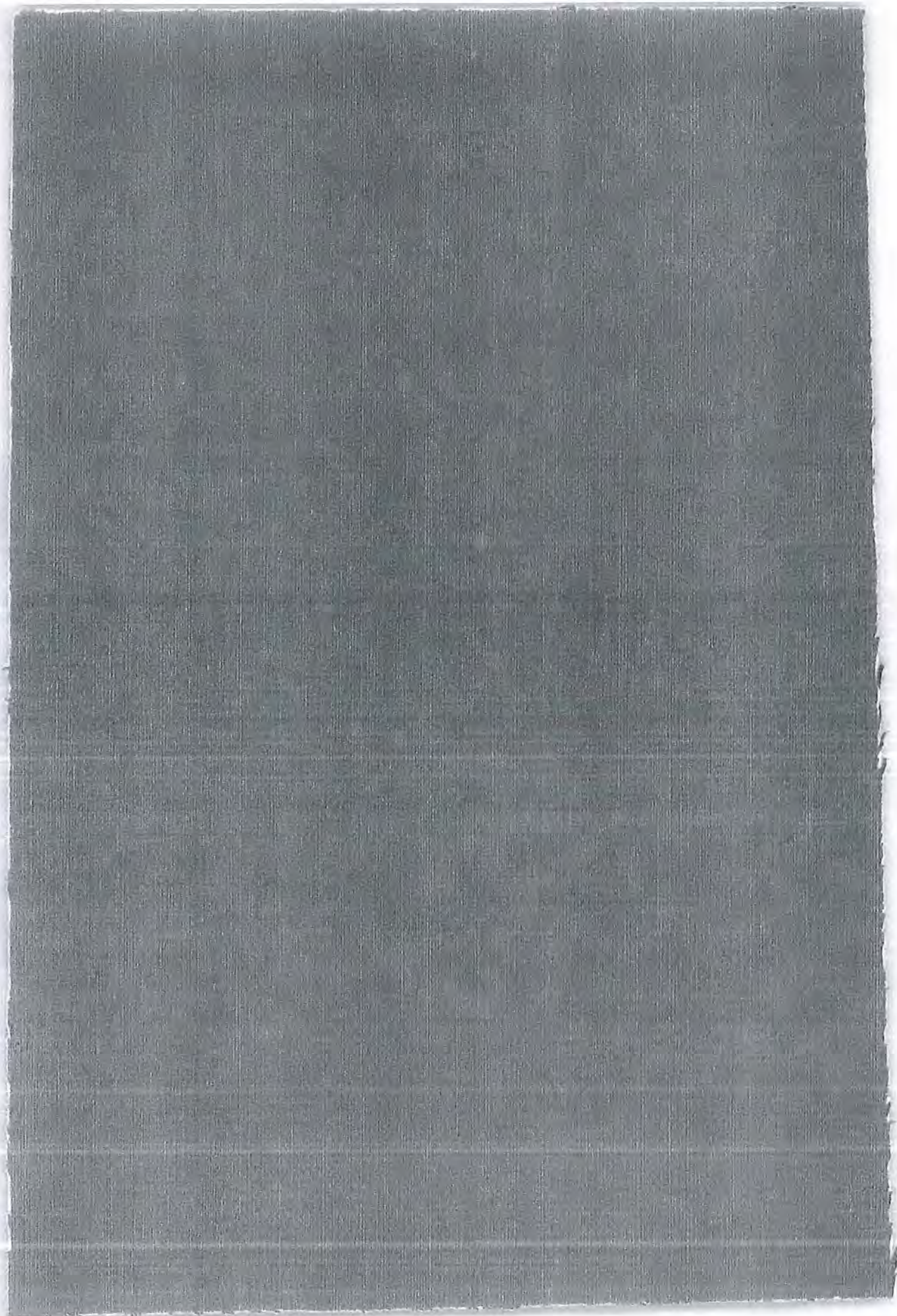
Räumliche en Economische Geografie

of 1. Geografische Wetenschappen

van P. H. Meijer

Postbus 16200

3500 CE Utrecht







219

Eneco Solar Bio &  
Hydro B.V.

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en economisch ontwikkeling  
Afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
POSTBUS 16200  
3500 CE UTRECHT

Eneco Warmteproductie Utrecht B.V.  
Keulsekade 181  
3534 AC Utrecht



30 JUL 2015

Datum: 29 juli 2015

Uw klantnummer: -

Kopie aan: -

Bijlage: -

Uw kenmerk: -

Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Behandeld door: Rick Duking

Doorkiesnummer: 06 - 5259 9250

E-mail: Rick.Duking@eneco.com

Ons kenmerk: BPKA59/28072015/RDU



15.008905

Geachte heer Meijer,

Bij dezen ontvangt u onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59.

In het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 5.3 Geluidshinder wordt aangegeven dat er ernstige geluidshinder optreedt in de slaapkamers en woonkamers van de te bouwen woningen en dat dit uit het oogpunt van goede ruimtelijke ontwikkeling acceptabel is voor de Gemeente Utrecht.

Als rechtvaardiging wordt aangegeven dat het niet mogelijk is om met betere geluidsisolatie deze hinder te voorkomen. In het onderzoek naar laagfrequent geluid (bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan) wordt echter geconcludeerd dat door het verzwaren van de bouwkundige scheidingsconstructies het geluidsniveau tussen buiten en binnen mogelijk vergroot kan worden. Er lijken dus wel degelijk mogelijkheden te zijn om de woningen beter te isoleren maar deze zijn niet nader onderzocht. Eneco verzoekt de gemeente Utrecht in het kader van zorgvuldige besluitvorming de mogelijkheden tot aanvullende geluidsreductie van het binnengeluidniveau nader te laten onderzoeken.

Er wordt eveneens geconcludeerd dat de hinder slechts een zeer beperkt aantal dagen per jaar zal optreden. De onderbouwing van de gemeente voor deze conclusie is dat de HWC met name ingezet wordt in tijden van grote warmtevraag en calamiteiten. Bij het beoordelen van potentiële geluidshinder dient de gemeente echter uit te gaan van de vergunde situatie. Conform vergunning mag de HWC 365 dagen per jaar in bedrijf zijn. De vergunde situatie dient door de gemeente als toetsingskader gebruikt te worden voor het bepalen van de geluidshinder. Eneco verzoekt de gemeente Utrecht bij de toetsing uit te gaan van het juiste toetsingskader, zijnde de vergunde situatie.

In het overleg naar tussen KWP en Eneco waarnaar gerefereerd wordt is door Eneco aangegeven dat geluidreducerende maatregelen aan de schoorstenen van de HWC hoogstwaarschijnlijk niet zondermeer mogelijk zijn. Aanvullend onderzoek zou dit moeten uitwijzen. Dit niet uitgevoerde onderzoek wordt ten onrechte meegenomen in de afweging van de gemeente Utrecht om mee te werken aan de woningbouwontwikkeling naast de HWC. Eneco verzoekt de gemeente Utrecht bij de afweging uit te gaan van de bestaande situatie.



We behouden ons het recht de zienswijze te allen tijde nader aan te vullen.

Wij vertrouwen erop u voldoende geïnformeerd te hebben. Voor vragen kunt u contact opnemen met ondergetekende of de heer Düking.

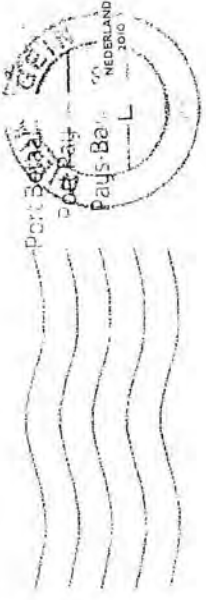
Met vriendelijke groet,

BA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Harold Koekkoek', is written over a large, stylized, scribbled-out signature area.

Harold Koekkoek  
Manager EWU B.V.

**Eneco**



HOOP 35000000



# F Fietzersbond

Gemeente Utrecht  
REO, afd. gebiedsontwikkeling  
t.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16.200  
3500 CE Utrecht

Fietzersbond  
p/a Racinelaan 5  
3533 VL Utrecht  
telefoon 06 – 44 30 40 99  
Bank NL 33 TRIO 0786 7579 81

Ons kenmerk: 2015RG9  
Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59  
Contactpersoon: Ria Glas <pal.31@hotmail.com>  
Bijlage: 3



Utrecht, 29 juli 2015

Geachte heer, mevrouw Meijer,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in over het bestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk. Onze zienswijze heeft betrekking op de volgende punten:

- **Hoofdstuk 2**  
In het gemeentelijk beleid wordt het fietsbeleid niet genoemd. De Kanaalweg is een van de belangrijkste fietsroutes door de stad en moet bij het beleid worden vermeld.
- De brug in de Kanaalweg maakt deel uit van een hoofdfietsroute. De brug mag geen "pinch point" in die route worden, en dient, door de schuwafstand tot de brugleuning, nog iets breder te zijn dan de rest van de weg. Bij 3,5 meter wegbreedte kunnen een auto en een fiets elkaar niet goed passeren, daar is een minstens 4 m brede weg voor nodig. De schuwafstand tussen brugleuning en weg komt daar nog bij, evenals het voetgangersgedeelte. De helling mag hoogstens 2% zijn. De brug moet aan de eisen van de fietsroute worden aangepast.  
Toelichting:  
De Kanaalweg is onderdeel van een lange hoofdfietsroute, van Nieuwegein naar Breukelen, die op de rest van het traject een uitstekende fietsvoorziening biedt. De doorsteek van deze route over Lage Weide is één van de weinige lastige punten. Dit plan creëert op de doorfietsroute een nieuw tweede knelpunt in Transwijk. Niet alleen fietsers zijn met dit plan niet blij, ook aanpalende overheden die wel zorgen voor een echte snelle fietsroute hebben last van deze Utrechtse obstakels.
- **Paragraaf 2.4.2:**  
Het plan zegt: "de maaswijdte in dit gebied moet verkleind worden: minimaal drie doorsnijdingen in oost-westrichting en twee in noord-zuidrichting". De (locaties van de) extra verbindingen worden niet aangegeven in het bestemmingsplan, dat dient wel te gebeuren.
- **Paragraaf 4.2.1:**  
Het verkeer moet tijdelijk via de Kanaalweg de wijk bereiken. Het (bouw) verkeer en later het (bezoekers)verkeer moet tussen de vele fietsers doorrijden. Dat vinden we niet verantwoord.

Het gebied moet al tijdens de bouw vanaf een andere weg dan de Kanaalweg worden ontsloten voor gemotoriseerd verkeer.

- De herstructurering van de weg, die destijds niet als fietsproject is uitgevoerd omdat deze bij de bouw ten laste van de exploitatie van dit bestemmingsplan gefinancierd zou worden, moet in dit plan worden opgenomen. Vanzelfsprekend moet de weg daarbij voldoen aan de eisen voor een hoofdfietsroute. Bijvoorbeeld door hem in te richten als fietsstraat (zie bijlage). Voor voetgangers is een eigen ruimte (loopstrook) nodig (zie foto 2).
- Paragraaf 2.4.2:  
"In de visie Merwedekanaalzone is opgenomen dat er aan de landzijde een wetering komt." Dat vermindert de sociale veiligheid op de Kanaalweg, omdat bewoners niet direct vanuit hun woning/tuin naar de Kanaalweg kunnen als er problemen op de weg zijn. De Kanaalweg is nu 's nachts desolaat en blijft dat als de wetering er komt. Op plaatsen waar de wetering al wel ligt, bijvoorbeeld langs het parkeergebouw van de Jaarbeurs, is het een diepliggend stinkslootje dat 's zomers wordt verstikt in hoog opgroeiende grove grassen en 's winters vol zit met ingewaaid vuil (zie foto 1). Het groen langs de route moet de sociale veiligheid ten goede komen: Het moet mogelijk zijn naar de woningen te lopen, het groen mag geen verstopplekken bieden aan enge mannen en het groen moet er aantrekkelijk en verzorgd uitzien. De wetering past daar niet bij.
- Paragraaf 4.2.2:  
De huidige bomen vormen een waardevolle kwaliteit van de fietsroute. Ze zorgen voor verkoeling op hete dagen en vangen veel fijnstof uit de lucht. De gezonde bomen kappen om een wetering te graven vinden wij strijdig met het bomenbeleid. Het is niet goed voor de aantrekkelijkheid van de fietsroute. De bomen moeten blijven staan.

Wij vertrouwen erop dat onze opmerkingen aanleiding zijn het plan aan te passen.

Met vriendelijke groet,  
Fietzersbond afdeling Utrecht  
Theo Lieverse (secretaris a.i.)

Foto 1: de "wetering" bij de parkeergarage van de Jaarbeurs



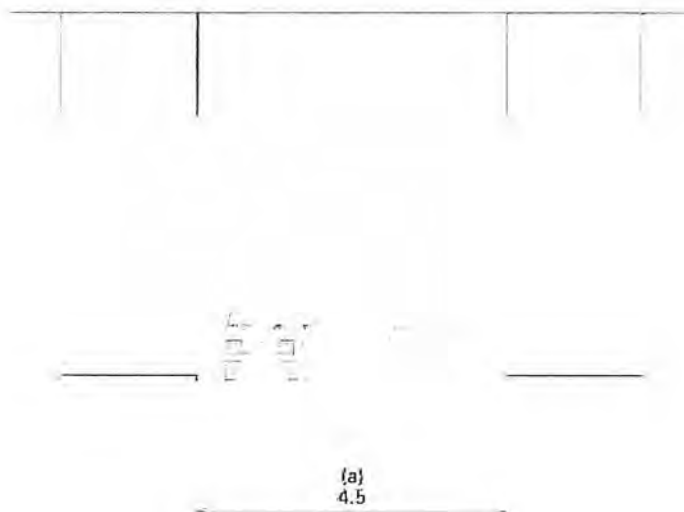
Foto 2: fietsroute en loopstrook ter hoogte van de Jaarbeurs. Totale breedte 5 meter.



Bijlage: voorbeeld wegingdeling: fietsstraat met gemengd profiel

Omschrijving	Fietsstraat met gemengd profiel
Functie	hoogwaardige fietsverbinding, met medegebruik door gemotoriseerd verkeer
Toepassing	<ul style="list-style-type: none"> <li>erftoegangsweg binnen en buiten de bebouwde kom</li> <li>(hoofd)fietsroute</li> <li><math>I_{fiets} = 2 \times I_{auto}</math></li> <li><math>I_{auto} &lt; 500 \text{ mv/etm}</math></li> <li><math>V_{max} = 30 \text{ km/h}</math> (binnen én buiten de bebouwde kom)</li> </ul>
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> <li>bij voorkeur gesloten verharding</li> <li>kleur verharding bij voorkeur rood (ten behoeve van herkenbaarheid (hoofd)fietsroute)</li> <li>voorrangsregeling op kruispunten (fietsstraat in de voorrang), eventueel met snelheidremmer</li> <li>routegeleiding op keuzepunten (waar nodig)</li> <li>geen parkeren op de rijbaan</li> </ul>
Maatvoering	<ul style="list-style-type: none"> <li>breedte rijloper (a) 4,50 m (ruim passend voor 2 x 2 elkaar tegemoetkomende fietsers)</li> </ul>
Overwegingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>veilig voor fietsers</li> <li>comfortabel voor fietsers</li> <li>duidelijk voor automobilisten dat er sprake is van een (hoofd)fietsroute</li> <li>zonder aanvullende maatregelen ook aantrekkelijk voor autoverkeer</li> </ul>
Combinatiemogelijkheden	<ul style="list-style-type: none"> <li>parkeerhaven met schrikstrook</li> <li>snelheidremmers</li> <li>alternerend eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen</li> </ul>
Alternatieven	<ul style="list-style-type: none"> <li>fietsstraat met fietsers meer middenop</li> <li>fietsstraat met fietsers aan de zijkant</li> </ul>

Profiel 4  
Fietsstraat met gemengd profiel  
(Ook geschikt als parallelweg)





3511 X N 3

## Zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan

Aan de gemeenteraad van de gemeente Utrecht  
Postbus 16200  
3500CE Utrecht



Utrecht, 30 juli 2015

Onderwerp: zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Geachte raad,

Op de website van de gemeente Utrecht is op 19 juni 2015 het ontwerp-bestemmingsplan "Kanaalweg 59" bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.  
Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag.

Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1. Inbreuk op de wet privacy vanwege inkijk vanuit de appartementen in mijn woonboot.
2. Geluidsoverlast van horecabestemming aan de haven en uitritparkeergarage.
3. Door bovenstaande argumenten mogelijke waardevermindering van mijn woonboot.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u dat met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp-bestemmingsplan wordt aanpast of anderzijds schadeloos stelt.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend

Gemeenteraad gemeente Utrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht





Ontvangstbewijs afgifte document - balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

nieuwbouw over zijden

Datum van inleveren (stempel)

31-07-2015

Naam afdeling voor adressering

gemeenteraad.

Naam receptiemedewerker

Handtekening medewerker voor ontvangst

Handtekening persoon voor het document (aankomende)

## Zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan

Aan de gemeenteraad van de gemeente Utrecht  
Postbus 16200  
3500CE Utrecht



Utrecht, 30 juli 2015

Onderwerp: zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Geachte raad,

Op de website van de gemeente Utrecht is op 19 juni 2015 het ontwerp-bestemmingsplan "Kanaalweg 59" bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.  
Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag.

Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1. Inbreuk op de wet privacy vanwege inkijk vanuit de appartementen in mijn woonboot.
2. Geluidsoverlast van horecabestemming aan de haven en uitritparkeergarage.
3. Door bovenstaande argumenten mogelijke waardevermindering van mijn woonboot.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Kanaalweg 59.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u dat met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp-bestemmingsplan wordt aanpast of anderzijds schadeloos stelt.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend

Gemeente raad gemeente Utrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

Handwritten notes on the left margin, including the word "where" and some illegible scribbles.



Ontvangstbewijs afgifte document - balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

nieuw bouw over zijde

Datum van inleveren (stempel)

31-07-2015

Naam afdeling voor adressering

Gemeente Raad.

Naam receptiemedewerker

01

Handtekening medewerker voor ontvangst

Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk

Utrecht, 22 juli 2015



15.008334

Geachte gemeenteraad,

Namens de georganiseerde Utrechtse sportwereld en de roeiverenigingen A.U.S.R. Orca, USR Triton en URV Viking in het bijzonder, wil de VSU via deze brief aangeven geen voorstander te zijn van zowel het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk als de bijbehorende concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A.

Onderdeel van het onderliggende plan is de aanleg van een recreatiehaven op circa 150 meter ten noorden van de Balijebrug. Deze haven druipt rechtstreeks in tegen het Utrechtse (kern)sportbeleid en is een directe bedreiging voor de ontwikkeling van de Utrechtse roeisport. Bovendien zijn de onderliggende afwegingen onvoldoende en onzorgvuldig, wat ernstige gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de sporters en andere gebruikers.

### **Is het (kern)sportbeleid wel wat waard?**

Vanaf 2006 wordt in Utrecht gewerkt op basis van kernsportbeleid. Dat betekent dat er prioriteiten worden gesteld in de besteding van topsportbudgetten: de sporten met het meeste perspectief op prestaties worden financieel ondersteund. Roeien neemt hier van begin af aan een voorname positie in. De prestaties van de verenigingen geven daar ook volop aanleiding toe: tal van medailles op (inter)nationale toevenementen en bijna jaarlijks in de prijzen bij de Utrechtse Sportprijzen. Kortom, roeien is één van de uithangborden van de Utrechtse sport.

Dit vertaalt zich ook in beleid: hoewel het aantal kernsporten sinds 2006 is gedaald van 10 naar 5, is roeien hier altijd een belangrijk onderdeel in gebleven. Dat kon ook bijna niet anders, met de Sportnota 2011-2016 in het achterhoofd: 'In Utrecht staat jouw talent centraal'. Eén van de ambities hieruit is het creëren van een optimaal klimaat voor talenten en topsporters.

Ook in de recente nota 'Utrecht Sport, de Utrechtse sportvisie op weg naar 2020' komt roeien expliciet aan bod: "De gemeente onderzoekt in samenwerking met de studentenroeiverenigingen Orca en Triton (en burgervereniging Viking) de mogelijkheden van een topsportroeibaan in Utrecht en de maatregelen die nodig zijn om het Merwedekanaal als roeibaan te behouden."

Uit de reactie van het College van B&W blijkt echter dat de genoemde topsportroeibaan voorlopig niet komt: "Het op korte termijn realiseren van een (topsport)roeibaan achten wij niet realistisch." Dat betekent dus dat de roeiverenigingen voorlopig volledig afhankelijk blijven van het Merwedekanaal. En juist over dat Merwedekanaal is al in 2005 een Visie Merwedekanaalzone verschenen, waarin de volgende ambitie is opgenomen: "Optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccommodatie".

In onze ogen is dit beleid er niet voor niets. Bovendien vrezen wij ook de gevolgen voor de veiligheid van zowel roeiers als andere gebruikers van het Merwedekanaal.

### **Onvoldoende en onzorgvuldige afwegingen leiden tot onveiligheid**

De combinatie tussen trainende roeiers en recreatieve gebruikers (zwemmers, zeilers, sloepen, etc.) is op dit moment een wankel evenwicht. De roeiverenigingen hebben onderling afspraken gemaakt over de vaarregels op het Merwedekanaal, waarbij de regels uit het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) de basis vormen. Veel recreatieve gebruikers zijn echter niet bekend met het BPR en er vindt geen handhaving plaats. Met ook nog een horecavoorziening bij de nieuwe haven, is dit vragen om problemen.

Te meer omdat roeiboten gebouwd zijn om een zo hoog mogelijke snelheid te bereiken, waardoor sprake is van een remweg die zich moeizaam laat combineren met slingerende sloepen of peddelende pleziervaart. Daarnaast is ook het zicht van roeiers beperkt: alleen de stuurman kijkt vooruit, maar niet elke boot heeft een stuurman. Regelmatig omkijken is dus essentieel, maar het is onmogelijk om alles te zien. Met 120 ploegen per dag, een snelheid tussen de 10 en 20 kilometer per uur, een boot van circa 7 meter breed (incl. spanen) en 6 tot 20 meter lang, een kanaal van maximaal 22 meter breed en een aantal smalle doorgangen onder bruggen (waar passeren niet mogelijk is) kunt u zich voorstellen dat het Merwedekanaal nu al druk bezet is. En dat zelfs het hele jaar door.

Met deze afwegingen lijkt echter geen rekening gehouden te zijn. Een verdere intensivering van het recreatieve gebruik – wat met de nieuwe haven wordt gestimuleerd – verstoort het wankel evenwicht tussen roeien en recreatie en zorgt absoluut voor onveiligheid. Bovendien ontbreekt een degelijke onderbouwing van nut en noodzaak van deze haven. Natuurlijk is het water niet van de Utrechtse roeiverenigingen, maar met de huidige plannen worden zij in het hart geraakt.

Wij roepen u daarom op het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk en de bijbehorende omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A in haar huidige vorm niet goed te keuren en scharen ons volledig achter de bezwaren vanuit de roeiverenigingen.

Wij wensen u veel wijsheid in de besluitvorming en zijn voor een nadere toelichting bereikbaar via onderstaande contactgegevens.

Met vriendelijke groeten,

---

### **Over de VSU**

De Vereniging Sport Utrecht (VSU) is binnen de gemeente Utrecht actief op het gebied van belangenbehartiging voor- en ondersteuning van sportverenigingen. Van de 320 Utrechtse sportverenigingen zijn er 257 aangesloten bij de VSU, hetgeen de VSU tot de belangrijkste gesprekspartner van de gemeente maakt als het gaat om het sportbeleid in de stad. Daarnaast biedt VSU Topsport individuele begeleiding aan zo'n 500 topsporters en talenten uit de provincie Utrecht.





Grebberglaan 5  
3527 VX Utrecht



24 JUL 2015

Gemeenteraad Utrecht  
Ruimtelijke en Economische ontwikkeling,  
afdeling Gebiedsontwikkeling  
t.a.v. Heer P.H Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

112



De gemeenteraad van Utrecht  
 Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
 T.a.v. P.H. Meijer  
 Postbus 16200  
 3500 CE Utrecht

U.S.R. Triton  
 Verlengde Hoogravenseweg 13  
 3525 BB Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 9 juli 2015.

T (030) 2889588  
 bestuur@usrtriton.nl  
 www.usrtriton.nl

Geachte leden van de gemeenteraad,

ABN AMRO  
 Rekeningnummer: 55.25.83.316  
 IBAN: NL03ABNA0552583316  
 BIC: ABNANL2A

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

De zienswijze van de Utrechtse Studenten roeivereniging "Triton" is als volgt: wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.



Wij lichten dat hieronder nader toe. Eerst geven wij onze zienswijze op het plan Wilhelminawerf, daarna geven wij nog een toelichting op het roeien in Utrecht zodat onze argumenten ook voor niet-roeiërs te begrijpen zijn.

#### Plan Wilhelminawerf

Wij hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. De bouw van woningen op die locatie juichen wij toe; het maakt de kanaalzone veiliger uit sociaal oogpunt. Echter, wij hebben bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren hebben wij al een aantal keer op tafel gelegd en betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

We lichten deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Zoals hierna wordt toegelicht hebben roeiers een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Wij hebben een aantal malen overleg gevoerd met vertegenwoordigers van KondorWessels Projecten over deze aansluiting. Wij hebben daarbij altijd aangegeven dat een recreatiehaven aan het Merwedekanaal in elke vorm het roeien op het Merwedekanaal onveilig maakt. Wij waarderen de inspanningen die KondorWessels gedaan heeft om te komen tot een veilige aansluiting. Veiligheid valt of staat echter (ook) met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KondorWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat aan het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe jachthaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzien wij een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. Onze roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Wij

U.S.R. Triton  
Verlengde Hooggravenseweg 13  
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588  
bestuur@usrtriton.nl  
www.usrtriton.nl

ABN AMRO  
Rekeningnummer: 55.25.83.316  
IBAN: NL03ABNA0552583316  
BIC: ABNANL2A



voorzien dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en maken daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

U.S.R. Triton  
Verlengde Hooggravenseweg 13  
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588  
bestuur@usrtriton.nl  
www.usrtriton.nl

ABN AMRO  
Rekeningnummer: 55.25.83.316  
IBAN: NL03ABNA0552583316  
BIC: ABNANL2A

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de bocht goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijebrug. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.



U.S.R. Triton  
Verlengde Hooggravenseweg 13  
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588  
bestuur@usrtriton.nl  
www.usrtriton.nl

ABN AMRO  
Rekeningnummer: 55.25.83.316  
IBAN: NL03ABNA0552583316  
BIC: ABNANL2A

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

Op zich hebben wij geen problemen met een horecavoorziening in het plan. We gaan er daarbij vanuit dat ook in de toekomst de horeca zich niet zal mogen uitbreiden naar het kanaal zelf, in de vorm van een steiger in het water of andere obstakels.

In het verlengde van bovenstaande maken wij ons echter wel zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd,



als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### Roeien in Utrecht

In Utrecht zijn al meer dan een eeuw roeiverenigingen actief: de studentenroeiverenigingen Orca en Triton en de algemene roeivereniging Viking. Samen hebben de roeiverenigingen ruim 2.100 leden, die zeer actief zijn op en rond het water. Dit gebeurt op recreatief niveau, wedstrijdniveau en ook op internationaal (olympisch) topniveau. De waardering hiervoor door de gemeente Utrecht blijkt onder andere uit het aanwijzen van roeien als kernsport. Terecht, want roeien is een sport die beoefend wordt 'van 11 tot 88 jaar'.

Iedere dag gaan er zo'n 120 ploegen het water op. De boten zijn, inclusief riemen, zo'n 7 meter breed en in lengte variëren ze van 6 tot zelfs 19 meter. Dat betekent dat het nu al druk is op het water. Zeker in combinatie met de snelheid: de boten varen tussen de 10 en 20 kilometer per uur, als ze aan het trainen zijn voor wedstrijden soms nog wel sneller. Met dergelijke snelheden kan een roeiboot niet snel stil liggen. Zelfs als de stuur en de roeiers meteen reageren en vol "remmen" is de remweg al snel tientallen meters.

De boten variëren van eenpersoons-skiffs via 4-en tot de 8. Alle roeiers zitten met hun rug naar de vaarrichting. Een deel van de boten, zoals de 8, heeft een stuurman (of stuurvrouw) die met het gezicht in de vaarrichting zit en ziet wat er vóór de boot gebeurt. Maar een groot aantal boten heeft geen stuur. De roeier kijkt in zo'n boot zelf regelmatig om om te zien of er boten of andere obstakels in de weg liggen.

Het Merwedekanaal is al meer dan 100 jaar ons belangrijkste roeiwater. Alle wedstrijd ploegen trainen uitsluitend op het Merwedekanaal. Alternatieven hebben we niet: het Merwedekanaal is het enige water dat over een lengte van enkele kilometers geschikt is om te trainen. Ideaal is het niet: op veel plaatsen is het kanaal al gevaarlijk smal, er zijn weinig lange rechte stukken en bruggen als de Baliëbrug en de Sowetobrug (beiden met slechts één doorgang) geven oponthoud omdat op tegenliggers gewacht moet worden. Ook onze recreatieve roeiers maken intensief gebruik van het kanaal.

Andere waterwegen in en rond Utrecht (de singels, Kromme Rijn) worden af en toe door recreatieve roeiers in de zomer gebruikt, maar zijn niet geschikt voor (wedstrijd)trainingen.

Roeiers roeien het hele jaar door! Alleen als er ijs ligt of als het vriest wordt er niet geroeid. Periodiek vindt de instroom van nieuwe, onervaren leden plaats. Dat betekent dat onervaren roeiers leren roeien en sturen. Zij zijn nog niet altijd al in staat om snel en adequaat te reageren op onverwachte gebeurtenissen.

De drie verenigingen hebben samen afspraken gemaakt over de vaarregels op het kanaal. De belangrijkste regels zijn uiteraard de regels uit het BPR (Binnenvaartpolitiereglement).

Bij elke vereniging zijn er roeiers die meedoen aan het NK en trainen roeiers voor (selectie voor) EK, WK en Olympische Spelen. Sinds 2000 zijn er veel prijzen behaald

U.S.R. Triton  
Verlengde Hooggravenseweg 13  
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588  
bestuur@usrtriton.nl  
www.usrtriton.nl

ABN AMRO  
Rekeningnummer: 55.25.83.316  
IBAN: NL03ABNA0552583316  
BIC: ABNANL2A



U.S.R. Triton  
Verlengde Hooggravenseweg 13  
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588  
bestuur@usrtriton.nl  
www.usrtriton.nl

ABN AMRO  
Rekeningnummer: 55.25.83.316  
IBAN: NL03ABNA0552583316  
BIC: ABNANL2A

door Utrechtse roeiers, waaronder vier keer Olympisch zilver, drie keer Olympisch brons en drie keer WK goud.

Zonder goede trainingen geen goede wedstrijd ploegen; zonder goede wedstrijd ploegen geen 'blikken' (medailles), laat staan Olympische roeiers. Zonder veilige roeiomstandigheden wordt roeien voor iedereen, te beginnen met de jongste en oudste roeiers, onmogelijk. Daarom hebben de drie roeiverenigingen al jaren geleden het "programma van eisen en wensen" voor het Merwedekanaal aan de gemeente gepresenteerd en toegelicht. Zodat er in de planvorming rekening gehouden wordt met onze belangen als belangrijke gebruiker van het Merwedekanaal. Helaas moeten wij constateren dat de gemeente met het plan Wilhelminawerf geen rekening heeft gehouden met onze veiligheid en daarmee de toekomst van het roeien in Utrecht.

#### **Ervaringen met andere watergebruikers**

Ook nu al delen wij het Merwedekanaal met andere gebruikers: de zeeverkenner, zwemmers met hun zeilboten, sloepjes en andere motorboten en af en toe een kano.

Meestal gaat dat -gelukkig- goed, maar regelmatig moeten roeiers een noodstop maken omdat andere boten onvoorspelbaar zijn (opeens gaan stilliggen of oversteken) of zich niet aan de vaarregels houden. Het gaat daarbij niet om onze eigen vaarregels, maar om de regels uit het BPR. Helaas kennen veel watergebruikers deze regels niet (of houden zich er niet aan). Ook onvoorspelbaar gedrag is voor roeiers, met de lange remweg die boten nu eenmaal hebben, lastig.

Het gebruik van het Merwedekanaal door anderen concentreert zich, net als bij de roeiers, op de avonden en de weekenden. We zitten dus regelmatig "in elkaars vaarwater". Waar wij in de wintermaanden maar beperkt mede-gebruikers ontmoeten, gebeurt dat van april tot oktober veelvuldig. Net de maanden dat de roeiers hetzij intensief trainen voor wedstrijden (noodzakelijk om op nationaal en internationaal niveau aan de top mee te kunnen blijven draaien), hetzij leren roeien en sturen.

Wij realiseren ons dat het Merwedekanaal niet "van ons" is en vragen dus ook niet om het verbieden van ander watergebruik op het Merwedekanaal. We vragen echter wel nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid van de roeiers, die geen alternatief trainingswater hebben en dus aangewezen zijn op het Merwedekanaal.

#### **Aanvullend aandachtspunt**

In het plan Wilhelminawerf is een nieuwe brug getekend over het Merwedekanaal, maar die brug maakt geen onderdeel uit van het plan.

Er wordt in verschillende andere studies gesproken over nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, naast de genoemde brug onder andere ook bij de Jaarbeurs. Wij wijzen erop dat iedere nieuwe brug, zeker als deze dicht bij een andere brug ligt, gevolgen heeft voor het roeien in Utrecht. Niet alleen zijn bruggen voor ons onveilige punten, bruggen belemmeren ook de training over langere afstanden. Wij gaan er vanuit dat de gemeente, daar waar sprake zou kunnen zijn van nieuwe bruggen, tijdig zelf het initiatief te nemen om met ons van gedachten te wisselen over de vormgeving van de brug. Uitgangspunten daarbij zijn voor ons te allen tijde dat de brug hoog genoeg moet liggen om ongehinderd onderdoor te kunnen roeien, en dat de brug geen pijlers in het water heeft.



U.S.R. Triton  
Verlengde Hooggravenseweg 13  
3525 BB Utrecht

T (030) 2889588  
bestuur@usrtriton.nl  
www.usrtriton.nl

ABN AMRO  
Rekeningnummer: 55.25.83.316  
IBAN: NL03ABNA0552583316  
BIC: ABNANL2A

#### Tot slot

Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Wij wijzen u erop dat wij de gemeente aansprakelijk zullen stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel van Triton. Triton stelt uw gemeente op voorhand aansprakelijk voor alle door geleden en te lijden (plan)schade en kosten in relatie tot de besluitvorming en uitvoering van de voorliggende bestreden besluiten.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten. Mocht u ons telefonisch willen bereiken, dan kunt u dat doen op telefoonnummer 06 184 248 72.

Met vriendelijke groet,

F.S. (Frits) Thijs  
Praeses U.S.R. "Triton"  
praeses@usrtriton.nl

E. A. V. D. H. Meijer

24 JUL 2015

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling  
afdeling Gehele ontwikkeling

Postbus 16 200

3500 CE Utrecht

119

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



Utrecht 24 juli 2015

**Betreft: Ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59, Utrecht**

Geachte leden van de raad,

*Hierbij doet de Utrechtse Studenten Roeivereniging Triton u de aanvullende zienswijze toekomen met betrekking tot bovengenoemd bestemmingsplan. Wij hebben al eerder onze zienswijze kenbaar gemaakt. Het onderstaande completeert onze zienswijze.*

*Bestemming "Gemengd" – Maximaal aantal toegestane woningen*

In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De hele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

*Bestemmingen "Water", "Woongebied" en "Gemengd" – strijd met Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013*

Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan voor de diverse modaliteiten ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien.

Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven

kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht. (noot hierbij: er is een zogenoemde 'watertoets' verricht. Rijkswaterstaat is geraadpleegd en heeft vanuit nautisch oogpunt geen bezwaar. Vraag is of vaarsveiligheid ook is getoetst)

#### *Ontwerp-omgevingsvergunning Bouwblok A*

In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m<sup>3</sup> af te voeren grond.

Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.

Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het college van gedeputeerde staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeivereniging(en) geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

#### *Voorwaardelijke verplichting*

Omdat een aanlegvergunningstelsel in de regels ontbreekt, ligt het op de weg van de raad om een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen ten aanzien van de aanleg van de haven. Zoals uit de toelichting ook volgt is ten aanzien van de uitmonding van de binnenhaven op het Merwedekanaal een 'oplossing' opgenomen voor het geleiden van bootjes het kanaal op om aanvaringen met ander vaarverkeer te voorkomen.

Daargelaten de omstandigheid dat de verenigingen deze oplossing niet afdoende achten (verwezen zij naar de eerder ingediende zienswijze), is deze niet in de regels van het plan geborgd. Er had derhalve aan de aanleg van de haven een koppeling moeten worden gelegd met het realiseren van voorzieningen om aanvaringen te voorkomen.

*Behoeftte aan de haven*

In aanvulling op de eerder ingediende zienswijze, wordt nog vermeld dat niet is gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

*Geen overeenstemming*

In de aanvraag van Kondor Wessels voor de vergunning wordt gemeld dat er overeenstemming zou zijn over de uitgangspunten met betrekking tot haven/kanaal met de drie roeiverenigingen. Over uitgangspunten is gesproken in een overleg met Kondor Wessels, de gemeente en Rijkswaterstaat. Daarbij zijn andere maatstaven besproken dan in de aanvraag worden aangehaald. Om duidelijk te zijn: er is geen overeenstemming.

Namens het bestuur van de U.S.R. "Triton",

U.S.R. "Triton"  
Verlengde Hoogravenseweg 13  
3525 BB Utrecht

Künsteleke en Economische Ontwikkeling 24 JUL 2015  
afdeling Gebiedsontwikkeling  
T.a.v. P.H. Meyer  
Postbus 16200  
Stads CE Utrecht

226



geadresseerde | De Gemeenteraad van Utrecht Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling gebiedsontwikkeling  
 t.a.v. | P.H. Meijer  
 adres | Postbus 16200  
 woonplaats | 3500 CE Utrecht  
 datum | 27 juli 2015  
 onderwerp | Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpomgevingsvergunning bouwblok A c.a. , Kanaalweg 59, Transwijk te Utrecht  
 bijlagen | Geen



Geachte Gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59, Transwijk en de concept omgevingsvergunning voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven en de concept omgevingsvergunning voor het bouwen van 54 appartementen, Kanaalweg 59, Transwijk, gepubliceerd.

Als lid van de URV Viking te Utrecht, waarvan ik al in 1962 lid werd, voel ik mij in mijn belangen geschaad bij realisering van het bouwplan "Wilhelminawerf". Verder ben ik in diverse functies al bijna 25 jaar betrokken bij het zoeken naar oplossingen voor de problematiek van het roeiwater van de 3 Utrechtse roeiverenigingen en dus op de hoogte van de ontwikkelingen gedurende die tijd, die de roeisport bedreigen. Sinds 2011 ben ik als voorzitter van de Werkgroep Merwedekanaal inhoudelijk betrokken geweest bij contacten met de ontwikkelaar van het voorliggende bouwplan. Om die reden dien ik onderstaande zienswijze in.

**Algemeen**

De publicatie van de tervisielegging komt ca. 18 maanden, nadat deze was aangekondigd in nov. 2013 en dan juist aan het begin van de zomervakantieperiode op 19 juni tot eind juli 2015. Het was daardoor lastig om een zienswijze op te stellen over een voor mij zo belangrijk onderwerp. Vanwege een al lang geleden geplande vakantie was ik een groot deel van deze periode afwezig en bij 2 bezoeken aan het stadskantoor bleken ook ambtenaren, die nog toelichting hadden kunnen geven op het ingewikkelde proces van de Coördinatieverordening, niet of moeilijk bereikbaar te zijn. Het kiezen van deze termijn doet afbreuk aan de rechten van de belanghebbende burger. Verder bleek bij een tweetal bezoeken aan het stadskantoor de stukken niet geordend beschikbaar te zijn en kon ook niet worden geconstateerd of de stukken compleet waren: een overzicht van de ter visie gelegde stukken ontbrak. Daarmee kan het niet worden aangemerkt als een klantvriendelijke procedure.

**Ontwerp bestemmingsplan Kanaalweg 59, Transwijk , Utrecht**

Passend binnen bestaand beleid en toekomstig beleid  
 Het ontwerpbestemmingsplan is o.a. getoetst aan de vastgestelde Visie Merwedekanaalzone d.d. augustus 2005, waarbij in het ontwerp bestemmingsplan wordt geconstateerd, dat het daaraan voldoet. Dit is echter ten dele waar. Er is zeer selectief omgegaan met de vele uitgangspunten, die genoemd worden in de Visie Merwedekanaalzone en wel alleen die, welke gunstig uitpakken voor de planbeoordeling. De overige uitgangspunten, die op gespannen voet staan of zelfs strijdig zijn met het voorgestelde ontwerp, worden niet genoemd of zijn gemakshalve "vergeten". Ook ontbreekt hier de afweging van belangen, die de verschillende uitgangspunten in de Visie Merwedekanaalzone vertegenwoordigen. Daar is reeds in 2003 in de procedure voor

de vaststelling van de Visie Merwedekanaalzone in 2005 op gewezen. Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan, blijkt onder andere uit het feit, dat in die Visie is opgenomen: "het optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie".

Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid, waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is in Utrecht aangewezen als kernsport, waarin extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater. Om die reden stel ik, dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen

#### Onveiligheid voorgestelde functies

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven en een horecavoorziening is de algehele waterveiligheid in het geding en het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zijn mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties niet mogelijk.

Verdere bezwaren tegen de recreatiehaven met horecavoorziening in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan zijn:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijbrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
- de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouw mogelijkheden in/op het Merwedekanaal;

in al hun onderdelen en in hun onderlinge samenhang.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op Merwedekanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is. En dat met ca. 100.000 passeerbewegingen per jaar met samenvallende piektijden voor roeien en horeca. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers e.d. . Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade en/of persoonlijk letsel oplopen.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met een aansluiting op het Merwedekanaal. De roeisport in Utrecht is niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is niet tot onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;

- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.
- de bestemming van de aansluitplek van de haven

Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Bij gebrek aan deze onderbouwing kan ik niet anders dan constateren dat er met het voorgenomen plan geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de bocht goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

Deze beschrijving van de vaarroute geldt echter niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de peiktijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen, die de haven in willen varen, juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit, dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. Bij de ter visie liggende stukken zijn geen onderzoeken aangetroffen, die aantonen, dat het voorstel voldoende veilig is voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

#### Behoeft aan de haven

Er wordt niet gemotiveerd waarom er behoefte bestaat aan de aanleg van de haven. Daargelaten de vraag of de haven als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening moet worden aangemerkt, dient eveneens in het kader van een goede ruimtelijke ordening naar de behoefte moet worden gekeken. Uit de toelichting is hieromtrent niets gebleken. Een en ander klemt te meer nu in het ontwerpbesluit de balans uitvalt in het nadeel van de roeiers. In dit geval is echter niet gemotiveerd waarom het belang van het realiseren van de haven zwaarder dient te wegen dan het belang van de roeiers op het kanaal bij een zo veilig mogelijk roeiwater.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door schippers, die een slokje te veel op hebben of zich niet aan de normale vaarregels houden.

#### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Ik benadruk dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de roeisport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen, die de besluitvorming mogelijk maakt. Ik merk in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de voorliggende besluiten een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maken dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

#### Bestemming "Gemengd" – Maximaal aantal toegestane woningen

In artikel 7, lid 7.2.1, onder b, van de planregels is het maximaal aantal woningen bepaald op 167. De gehele toelichting bij het ontwerpplan en de bijbehorende onderzoeken is uitgegaan van dat aantal woningen. Deze planregel is echter alleen van toepassing voor de gronden met de bestemming "Woongebied". Binnen de bestemming "Gemengd" wordt echter ook wonen mogelijk gemaakt. In artikel 3 is daarom, in strijd met de rechtszekerheid, geen maximum aantal woningen bepaald. Maar ook betekent het, dat de onderzoeken die aan het ontwerpplan ten grondslag liggen niet op de juiste uitgangspunten stoelen. De maximale mogelijkheden van het plan behelzen immers meer woningen dan de gestelde 167.

#### Bestemmingen "Water", "Woongebied" en "Gemengd" – strijdig met Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013

Artikel 3.7, lid 2, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 is op de gronden in het bestemmingsplan van toepassing, nu deze gronden op de kaart "Verkeer en Vervoer" van de PRV zijn aangewezen als 'mobiliteitstoets'. In dit artikellid is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan. De in dit artikel bedoelde mobiliteitsscan voor de diverse modaliteiten ontbreekt in dit geval echter in het geheel in de plantoelichting. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting is het kennelijk over het hoofd gezien. Voorts wordt op het volgende gewezen: de PRV bevat geen nadere omschrijving van de te beoordelen verplaatsingen. Het lijkt in ieder geval niet de bedoeling van provinciale staten te zijn geweest om hieronder slechts wegverkeer te verstaan nu over 'diverse modaliteiten' wordt gesproken. Nu hierin geen beperking wordt gesteld, dient hieronder ook het vaarverkeer te worden verstaan. In de plantoelichting had derhalve een beschrijving moeten worden opgenomen van het verwachte vaarverkeer dat de aanleg van de haven tot gevolg heeft (en welke mede afhankelijk zal zijn van het aantal voorziene bewoners alsmede de bezoekers van de horecavoorziening). Onduidelijk is hoeveel boten in de voorziene haven kunnen aanleggen (maximaal aantal aanlegplaatsen) en hoeveel (boot)verplaatsingen zullen plaatsvinden ten gevolge van de aanleg van de haven. Tevens hadden de knelpunten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Hetgeen over het plaatsen van palen bij de monding van de haven is vermeld, wordt hiervoor te summier geacht. Er is een zogenoemde 'watertoets' verricht. Hieruit leid ik af dat RWS (in ieder geval) beheerder is en zorg draagt voor het onderhoud. RWS is geraadpleegd en heeft vanuit nautisch oogpunt geen bezwaren tegen de aanleg van het haventje met recreatiefunctie. Of hierbij ook vaarverkeersveiligheid is getoetst is niet aangegeven.

#### Bestemming "Water"

De aansluitplek van de recreatiehaven op het Merwedekanaal heeft de bestemming "Water", waarbinnen (zoals nu in het concept bestemmingsplan als definitie is opgenomen) de ongelimiteerde mogelijkheid bestaat dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuurs, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de

watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal. Daarbij moet bedacht worden, dat de horecavoorziening (zowel bij succes als bij het achterblijven van succes) zal vragen om een aanlegsteiger in het kanaal, waar dit bestemmingsplan de ruimte al voor biedt. Ik ben van mening, dat deze mogelijkheid de onveiligheid op het kanaal verder bevordert en ook het gebruik van het kanaal voor de roeisport verder ondergraaft. De voorgestelde bestemming dient te worden gewijzigd.

#### Overleg met roeiverenigingen (genoemd onder punt 6.2.3 Inspraakresultaten van de toelichting)

Ed te weten, dat de roeiverenigingen reeds in een vroeg stadium geweest hebben op de onaanvaardbare gevolgen van het plan voor de roeisport in Utrecht. Zowel bij de gemeente als bij de ontwikkelaar in 2003 resp. 2007. Daarna werd het stil en zochten de roeiverenigingen weer contact met de ontwikkelaar in 2011, maar vonden geen gehoor voor de gesignaleerde bezwaren. Pas na de eerste informatieavond in sept. 2013 werden de roeiverenigingen benaderd. Daarbij werd alleen gesproken over de constructie van de monding van de haven. Het overleg werd afgerond eind januari 2015. De andere genoemde bezwaren tegen het bouwplan mochten niet aan de orde komen. De mogelijk gewekte suggestie, dat er met de roeiverenigingen overeenstemming is over de constructie van de aansluiting op het Merwedekanaal, is onterecht. Gesproken werd toen over een doorvaarthoogte van 1,50 m. en een doorvaartbreedte van 3.00 m. Dat is echter niet het geval, nu er in het bestemmingsplan andere gegevens zijn vermeld over de afmetingen van de aansluiting: een doorvaarthoogte onder de brug van minimaal 1,50 m. en een doorvaartbreedte van 5,00 m. . Derhalve ontbreekt de basis voor overeenstemming en is die er niet.

Wellicht ten overvloede zijn toen ook de overige in deze zienswijze vermelde bezwaren genoemd. Daarvoor werd door de ontwikkelaar, in aanwezigheid van de gemeentelijk vertegenwoordiger en vertegenwoordigers van RWS, verwezen naar de gemeente. Dat doe ik bij deze.

De term dat de ligplaatsen in het haventje primair voor de bewoners zijn (cf. de promotie van het bouwplan), sluit niet uit, dat er verhuur van bootjes voor de ligplaatsen gerealiseerd wordt. Dat doet afbreuk aan de doelstelling van het bouwplan (wonen met je eigen boot voor je woning).

Het heeft er alle schijn van, dat de overleggen met de roeiverenigingen een rituele dans betroffen, waarnaar verwezen zou kunnen worden om de gewenste vergunning te verkrijgen. Vervolgens zou dan op basis van het vastgestelde bestemmingsplan alles gerealiseerd kunnen worden naar de wensen van de ontwikkelaar met voorbij gaan aan de belangen van de roeisport in Utrecht. N.B. De mogelijkheid van aanleg van een steiger (op basis van de bestemming "water") t.b.v. de horecavoorziening, wat nu nog niet mogelijk is vanwege de scheepvaartbelangen op het kanaal, waar RWS over waakt.

### **De concept omgevingsvergunning voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven en voor het bouwen van 54 appartementen, Kanaalweg 59, Transwijk.**

Allereerst wijs ik er op, dat de omschrijving van het onderwerp van de aanvraag (bouwblok A zonder de term recreatiehaven) verschilt van de omschrijving van de ontwerpvergunning (bouwblok A met de term recreatiehaven), wat vreemd is en verwarrend werkt.

Verder wordt bij de aanvraag voor 54 appartementen (bouwblok B) gesteld, dat voor beide bouwblokken geldt, dat wel de recreatiehaven (behorend bij de aanvraag voor bouwblok A) wordt aangevraagd, maar niet de aansluiting op het Merwedekanaal. Dat is voor mij een verdachte constructie: een haven die niet wordt aangevraagd, maar wel vergund en blijkbaar geen uitgang behoeft. Dat is geen haven, maar een plas/ poel. Met het vergunnen van de haven wordt impliciet kenbaar gemaakt, dat de uitgang er ook wel zal komen / althans moeilijker tegen gegaan kan worden. En daar liggen o.a. mijn bezwaren tegen het voorliggende bouwplan met haven. Zie ook het gestelde onder "Ontwerp bestemmingsplan Kanaalweg 59, Utrecht".

In de aanvraag wordt – naast de bouw van de woningen – tevens het uitvoeren van werken en werkzaamheden aangevraagd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van verharding, openbare inrichting, containers, straatmeubilair en het ontgronden tot een recreatiehaven. Blijkens de aanvraag gaat het om 1.500 m<sup>3</sup> af te voeren grond.

Op p. 1 van het ontwerpbesluit staat: "Ons besluit over uw aanvraag voor het bouwen van 61 woningen, het herinrichten van de openbare ruimte en het maken van een recreatiehaven heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)."

Het lijkt er (gelet op de verwijzing naar artikel 2.1, lid 1, sub b van de Wabo) op, dat is beoogd de haven te vergunnen met een zogenoemde 'aanlegvergunning'. In het aanhangsel bij de vergunning wordt ten aanzien van het maken van de haven echter slechts nog gerefereerd aan de activiteit 'bouw'. Onduidelijk is daarom onder welke Wabo-activiteit de haven wordt vergund. Daarbij komt dat de tekeningen en gegevens van de haven zoals deze wordt vergund, niet ter inzage liggen. Niet alleen is in strijd met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, maar bovendien kan hierdoor nu geen inhoudelijk oordeel worden gevormd over de precieze uitvoering van de recreatiehaven.

Verder wordt er in de concept vergunning gesproken over het vergunnen van de aanleg van een haven, maar ontbreken alle gegevens over de aansluiting op het Merwedekanaal. Het verstrekken van een vergunning voor de aanleg hiervan is daarmee strijdig met algemene regels voor behoorlijk bestuur.

Voor zover wel sprake is van aanleggen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub b, van de Wabo, wordt opgemerkt dat hiervoor is niet de vereiste basis in de regels van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Evenmin is duidelijk of voor de aanleg van de haven een ontgrondingsvergunning van het College van Gedeputeerde Staten noodzakelijk is, omdat niet kan worden vastgesteld of dieper dan 3,0 meter onder het maaiveld wordt ontgraven. Gelet hierop bestaat voor de roeiverenigingen geen zekerheid over de wijze waarop de besluitvorming over de haven plaatsvindt.

Ik teken bezwaar aan tegen het onderdeel recreatiehaven als onderdeel van de openbare ruimte genoemd in de ontwerp omgevingsvergunning voor bouwblok A.

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op het ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59 Transwijk en de concept omgevingsvergunningen voor de bouwblokken A en B in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een minimale ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Ook de inhoud van de overleggen ingevolge de inspraak zijn niet correct mee genomen en afwijkend opgenomen in het bestemmingsplan. Ik wijs u erop dat ik de gemeente Utrecht aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvan voor roeiers en materieel.

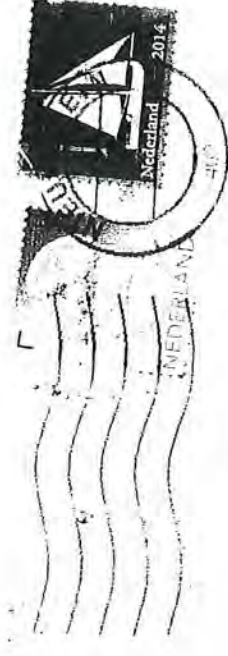
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Hoogachtend,



Viking

30 JUL 2015  
Registratienummer



Gemeenteraad van Utrecht  
t.e.v. dhr. P.H. Meijer  
Postbus 16200

Beswaarschrift

3509FF Utrecht

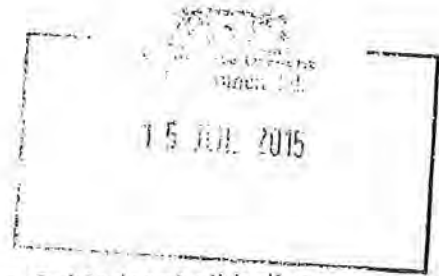
)  
)

(

(



15.007827



33

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 14 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

De zienswijze van de Algemene Utrechtse Studentenroeivereniging Orca is als volgt: wij stellen dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.

Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is mede daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Wij lichten dat hieronder nader toe. Eerst geven wij onze zienswijze op het plan Wilhelminawerf, daarna geven wij nog een toelichting op het roeien in Utrecht zodat onze argumenten ook voor niet-roeiers te begrijpen zijn.

### **Plan Wilhelminawerf**

Wij hebben kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Wij hebben bezwaren tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan
  - de ongelimiteerde en niet nader toegelichte, gemotiveerde of onderzochte bouwmogelijkheden in/op het Merwedekanaal;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

We lichten deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn, kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien. Het is in het licht van het hierboven reeds aangehaalde water- en topsportbeleid van de gemeente onbegrijpelijk, en bovendien uiterst onzorgvuldig, dat het planologisch en bouwkundig mogelijk maken van een compleet nieuwe recreatiehaven inclusief in- en uitgang op een druk gebruikt (roeitop)sportwater niet nader is gemotiveerd en bovendien niet door een ter zake deskundige is onderzocht.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzien wij een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Wij voorzien dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Wij vinden dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar onze mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat:

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers;
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug; omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat

roeiërs die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiërs die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiërs moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiërs direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiërs de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiërs zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijeburg en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiërs op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Deze aanname geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de pektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiërs toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiërs in gevaar. Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiërs met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot. De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiërs.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiërs en daarmee de kans op ongelukken. Dit geldt te meer nu binnen de bestemming van de aansluitplek op het Merwedekanaal, m.a.w. de bestemming "Water", ongelimiteerde mogelijkheid bestaan dit bestemmingsvlak te bebouwen en/of vervullen met kunstwerken, kademuren, groenvoorzieningen, beschoeiingen, steigers en aanlegvoorzieningen. Deze bouw- en aanlegmogelijkheden zijn ten onrechte niet beperkt, niet onderzocht en niet gemotiveerd en kunnen leiden tot een nog grotere beperking van de watersportmogelijkheden en de veiligheid op het Merwedekanaal.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maken wij ons wel zorgen over de combinatie van horecavoorziening en haven en de daarmee gepaard gaande toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiërs onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal.

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiërs en daarmee de kans op ongelukken. Wij vernemen graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwedekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

### Besluitvorming onvoldoende onderzocht en gemotiveerd

Wij benadrukken dat de voorliggende besluitvorming onvoldoende is onderzocht en het nut en de noodzaak en de ruimtelijke inpasbaarheid daarvan onvoldoende zijn gemotiveerd. Uit de besluitvorming en onderliggende stukken volgt immers niet dat op zorgvuldige wijze de gevolgen voor de (roei)watersport zijn onderzocht en meegewogen. Daarnaast is onvoldoende gedegen onderzocht en onderbouwd dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkelingen die de besluitvorming mogelijk maakt. Wij merken in dat verband in ieder geval op dat uitsluitend de woningbouw door de gemeente in de overwegingen van de behoeftevraag zijn betrokken. Dit terwijl de besluitvorming een veel ruimere ontwikkeling mogelijk maakt dan alleen realisatie van 167 woningen. In de (totstandkoming van de) besluitvorming is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt, dit geldt - zoals hiervoor ook al werd opgemerkt in het kader van de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkeling - zowel voor de gebruiksfuncties die worden mogelijk gemaakt en waarbij geldt dat ook horecafuncties en - gelet op de flexibiliteitsmogelijkheden in het bestemmingsplan - bedrijvigheid worden bestemd, als voor de (ongelimiteerde) bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de bestemming "Water".

### **Roeien in Utrecht**

In Utrecht zijn al meer dan een eeuw roeiverenigingen actief: de studentenroeiverenigingen Orca en Triton en de algemene roeivereniging Viking. Samen hebben de roeiverenigingen ruim 2.100 leden, die zeer actief zijn op en rond het water. Dit gebeurt op recreatief niveau, wedstrijdniveau en ook op internationaal (olympisch) topniveau. De waardering hiervoor door de gemeente Utrecht blijkt onder andere uit het aanwijzen van roeien als kernsport. Terecht, want roeien is een sport die beoefend wordt 'van 11 tot 88 jaar'.

Iedere dag gaan er zo'n 120 ploegen het water op. De boten zijn, inclusief riemen, zo'n 7 meter breed en in lengte variëren ze van 6 tot zelfs 19 meter. Dat betekent dat het nu al druk is op het water. Zeker in combinatie met de snelheid: de boten varen tussen de 10 en 20 kilometer per uur, als ze aan het trainen zijn voor wedstrijden soms nog wel sneller. Met dergelijke snelheden kan een roeiboot niet snel stil liggen. Zelfs als de stuur en de roeiers meteen reageren en vol "remmen" is de remweg al snel tientallen meters.

De boten variëren van eenpersoons-skiffs via 4-en tot de 8. Alle roeiers zitten met hun rug naar de vaarrichting. Een deel van de boten, zoals de 8, heeft een stuurman (of stuurvrouw) die met het gezicht in de vaarrichting zit en ziet wat er vóór de boot gebeurt. Maar een groot aantal boten heeft geen stuur. De roeier kijkt in zo'n boot zelf regelmatig om om te zien of er boten of andere obstakels in de weg liggen.

Het Merwedekanaal is al meer dan 100 jaar ons belangrijkste roeiwater. Alle wedstrijd ploegen trainen uitsluitend op het Merwedekanaal. Alternatieven hebben we niet: het Merwedekanaal is het enige water dat over een lengte van enkele kilometers geschikt is om te trainen. Ideaal is het niet: op veel plaatsen is het kanaal al gevaarlijk smal, er zijn weinig lange rechte stukken en bruggen als de Balijbrug en de Sowetobrug (beiden met slechts één doorgang) geven oponthoud omdat op tegenliggers gewacht moet worden. Ook onze recreatieve roeiers maken intensief gebruik van het kanaal. Andere waterwegen in en rond Utrecht (de singels, Kromme Rijn) worden af en toe door recreatieve roeiers in de zomer gebruikt, maar zijn niet geschikt voor (wedstrijd)trainingen.

Roeiers roeien het hele jaar door! Alleen als er ijs ligt of als het vriest wordt er niet geroeid. Periodiek vindt de instroom van nieuwe, onervaren leden plaats. Dat betekent dat onervaren roeiers leren roeien en sturen. Zij zijn nog niet altijd al in staat om snel en adequaat te reageren op onverwachte gebeurtenissen.

De drie verenigingen hebben samen afspraken gemaakt over de vaarregels op het kanaal. De belangrijkste regels zijn uiteraard de regels uit het BPR (Binnenvaartpolitiereglement).

Bij elke vereniging zijn er roeiers die meedoen aan het NK en trainen roeiers voor (selectie voor) EK, WK en Olympische Spelen. Sinds 2000 zijn er veel prijzen behaald door Utrechtse roeiers, waaronder vier keer Olympisch zilver, drie keer Olympisch brons en drie keer WK goud.

Zonder goede trainingen geen goede wedstrijd ploegen; zonder goede wedstrijd ploegen geen 'blikken' (medailles), laat staan Olympische roeiers. Zonder veilige roeiomstandigheden wordt roeien voor iedereen, te beginnen met de jongste en oudste roeiers, onmogelijk. Daarom hebben de drie roeiverenigingen al jaren geleden het "programma van eisen en wensen" voor het Merwedekanaal aan de gemeente gepresenteerd en toegelicht. Zodat er in de planvorming rekening gehouden wordt met onze belangen als belangrijke gebruiker van het Merwedekanaal. Helaas moeten wij constateren dat de gemeente met het plan Wilhelminawerf geen rekening heeft gehouden met onze veiligheid en daarmee de toekomst van het roeien in Utrecht.

### **Ervaringen met andere watergebruikers**

Ook nu al delen wij het Merwedekanaal met andere gebruikers: de zeeverkenner, zwemmers met hun zeilboten, sloepjes en andere motorboten en af en toe een kano.

Meestal gaat dat -gelukkig- goed, maar regelmatig moeten roeiers een noodstop maken omdat andere boten onvoorspelbaar zijn (opeens gaan stilliggen of oversteken) of zich niet aan de vaarregels houden. Het gaat daarbij niet om onze eigen vaarregels, maar om de regels uit het BPR. Helaas kennen veel watergebruikers deze regels niet (of houden zich er niet aan). Ook onvoorspelbaar gedrag is voor roeiers, met de lange remweg die boten nu eenmaal hebben, lastig.

Het gebruik van het Merwedekanaal door anderen concentreert zich, net als bij de roeiers, op de avonden en de weekenden. We zitten dus regelmatig "in elkaars vaarwater". Waar wij in de wintermaanden maar beperkt mede-gebruikers ontmoeten, gebeurt dat van april tot oktober veelvuldig. Net de maanden dat de roeiers hetzij intensief trainen voor wedstrijden (noodzakelijk om op nationaal en internationaal niveau aan de top mee te kunnen blijven draaien), hetzij leren roeien en sturen.

Wij realiseren ons dat het Merwedekanaal niet "van ons" is en vragen dus ook niet om het verbieden van ander watergebruik op het Merwedekanaal. We vragen echter wel nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid van de roeiers, die geen alternatief trainingswater hebben en dus aangewezen zijn op het Merwedekanaal.

### **Aanvullend aandachtspunt**

In het plan Wilhelminawerf is een nieuwe brug getekend over het Merwedekanaal, maar die brug maakt geen onderdeel uit van het plan.

Er wordt in verschillende andere studies gesproken over nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, naast de genoemde brug onder andere ook bij de Jaarbeurs. Wij wijzen erop dat iedere nieuwe brug, zeker als deze dicht bij een andere brug ligt, gevolgen heeft voor het roeien in Utrecht. Niet alleen zijn bruggen voor ons onveilige punten, bruggen belemmeren ook de training over langere afstanden. Wij gaan er vanuit dat de gemeente, daar waar sprake zou kunnen zijn van nieuwe bruggen, tijdig zelf het initiatief te nemen om met ons van gedachten te wisselen over de vormgeving van de brug. Uitgangspunten daarbij zijn voor ons te allen tijde dat de brug hoog genoeg moet liggen om ongehinderd onderdoor te kunnen roeien, en dat de brug geen pijlers in het water heeft.

### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roepen wij u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. De voorliggende besluitvorming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening, ontbeert een gedegen ruimtelijke onderbouwing, motivering en onderzoek en berust niet op een evenredige en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Wij wijzen u erop dat de A.U.S.R. Orca de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel. De A.U.S.R. Orca stelt uw gemeente op voorhand aansprakelijk voor alle door geleden en te lijden (plan)schade en kosten in relatie tot de besluitvorming en uitvoering van de voorliggende bestreden besluiten.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,  
namens de Algemene Utrechtse Studentenroeivereniging,

Voorzitter

iets  
uitgebreidel



T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



M12PP 3500CE200

A.U.S.R. Orca  
v. Hooggravenseweg 13  
3525 BB, Utrecht



T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



15.007721

POST 000000

Zienswijze  
ORCA (leden)

- 12
- 20
- 27
- 42

14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 12 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijdmaterial, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelmawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

20



T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

  
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

14 JUL 2015



15.007731

N05FP 3500CE200

14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 12 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

27



T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

  
Gemeente Utrecht  
Ingekomen d.d.

14 JUL 2015



15.007740

NOSPP 3500CE200

14 JUL 2015

De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 12 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt in geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
- de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
- de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
- de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan; in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

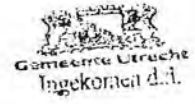
Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

42



T.a.v. P.H. Meijer  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht



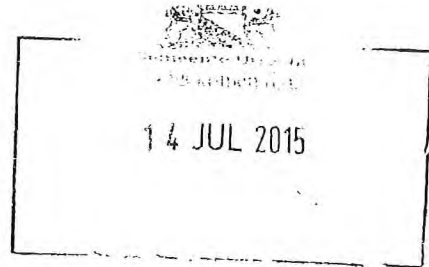
14 JUL 2015



15.007716

NDSPP 3500CE200

A.U.S.R. Orca  
v. Hoogravenseweg 13  
3525 BB, Utrecht



De gemeenteraad van Utrecht  
Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, afdeling Gebiedsontwikkeling  
**T.a.v. P.H. Meijer**  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kanaalweg 59

Utrecht, 8 juli 2015.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 19 juni 2015 zijn het ontwerpbestemmingsplan voor de locatie Kanaalweg 59 en de concept omgevingsvergunningen Wilhelminawerf gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze.

Mijn zienswijze is als volgt: ik stel dat de gemeente betreffende dit plan, in haar afweging van de verschillende belangen op en rond het Merwedekanaal, de roeibelangen onvoldoende heeft meegewogen. Realisatie van het plan leidt tot onveiligheid en ongelukken voor de roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Het betreft hier zowel het ontwerpbestemmingsplan als de concept omgevingsvergunning Wilhelminawerf Blok A, waarin het onder andere gaat om het ontgronden van een recreatiehaven.

Dat de roeibelangen onvoldoende zijn meegenomen blijkt onder andere uit het feit dat bij de relevante beleidskaders onder het kopje gemeentelijk beleid wel gesproken wordt over de Visie Merwedekanaalzone maar dat daar niet bij vermeld wordt dat in die visie is opgenomen dat tot de belangrijkste beleidsuitgangspunten behoort het "optimaliseren van het gebruik van het deel van het kanaal tussen Muntbrug en Noordersluis als roeiaccomodatie". Ook wordt geen melding gemaakt van het kernsportbeleid waarin gesteld wordt dat de gemeente verenigingen met topsportniveau in de stad wil faciliteren. Roeien is ook in Utrecht aangewezen als kernsport, waar extra wordt geïnvesteerd zodat Utrechtse topsporters kunnen blijven floreren. Evenmin wordt de met partijen uit het veld recent opgestelde nieuwe Utrechtse sportvisie genoemd, waarop het College van Burgemeester en Wethouders heeft gereageerd met de tekst "De problematiek omtrent het roeiwater/Merwedekanaal heeft onze aandacht. Het op korte termijn realiseren van een (topsport) roeibaan achten wij niet realistisch." De roeiverenigingen zijn en blijven dus aangewezen op het Merwedekanaal als trainingswater.

Met de voorgestelde plannen voor een recreatiehaven is daarom de algehele waterveiligheid in het geding, het plan is daarom ruimtelijk onaanvaardbaar. De ontwikkeling van een haven druist ook in tegen de ambitie van de gemeente Utrecht en de Utrechtse roeiverenigingen om op topniveau mee te draaien, want zonder veilig trainingswater zijn deze prestaties onmogelijk.

Ik licht dat hieronder nader toe.

#### **Plan Wilhelminawerf**

Ik heb kennis genomen van de plannen op de locatie Kanaalweg 59. Ik heb bezwaar tegen de aanleg van een recreatiehaven voor sloepen in het plan. Die bezwaren betreffen:

- de onveiligheid op het water door de aansluiting van de haven op het kanaal;
  - de plaats van de aansluiting op 145 meter van de Balijebrug;
  - de horecavoorziening met aanlegmogelijkheid in het haventje;
  - de toename van de recreatievaart op het kanaal door het bouwplan;
- in al hun onderdelen en in onderlinge samenhang.

Ik licht deze punten hieronder kort toe.

#### Onveiligheid door aansluiting haven op kanaal

Roeiers hebben een lange remweg en, zeker voor de ongestuurde boten, een beperkt zicht. Het is lastig anticiperen op sloepen die opeens het water opkomen. Veiligheid valt of staat met de wijze waarop de sloepeigenaren straks met de regels en de veiligheid van de roeiers om zullen gaan. Niet alleen moet de schipper de roeiers tijdig zien, hij moet ook de snelheid van de roeiboot goed kunnen inschatten en rekening houden met de lange remweg, terwijl hij tegelijkertijd moet opletten voor de palen in het water en zelf aan het manoeuvreren is.

De aannames die door KonderWessels Projecten en de gemeente hierin gedaan zijn kloppen niet, als gevolg van onvoldoende kennis van en inzicht in het roeien.

De dagelijkse ervaringen op het Merwedekanaal stemmen niet optimistisch waar het gaat om de stuurmanskunsten van de schippers. Gegeven dat feit voorzie ik een groot aantal ongelukken. In het gunstige geval met alleen materiële schade, in het ongunstige geval ook met persoonlijk letsel. De roeiboten, en zeker het wedstrijd materiaal, is gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Dat betekent licht materiaal zonder stootbumpers en dergelijke. Sloepen worden in het algemeen van steviger materiaal gemaakt, en wel voorzien van stootbumpers. Ik voorzie dan ook dat het bij aanvaringen de roeiers zijn die de (grootste) materiële schade oplopen en/of persoonlijk letsel.

Ik vind dat onacceptabel en maak daarom ook bezwaar tegen de aanleg van een haventje met aansluiting op het Merwedekanaal. Naar mijn mening is de roeisport in Utrecht niet verenigbaar met de pleziervaart die via dit haventje beoogd wordt. Er is onvoldoende aangetoond dat

- de verschillende belangen wel op een verantwoorde en veilige manier verenigbaar zijn;
- de activiteiten ruimtelijk verenigbaar zijn;
- er hier met het voorgenomen plan sprake is van goede ruimtelijk ordening;
- een dergelijke haven nut en noodzaak heeft voor Utrecht, en dat die nut en noodzaak het belang van de roeiers overstijgt;
- de aansluiting op het kanaal veilig is voor de gebruikers van het kanaal, inclusief de roeiers
- er een actuele regionale behoefte is aan een dergelijke recreatiehaven.

#### Plaats van de aansluiting

De aansluiting van het haventje op het Merwedekanaal is gepland net ten noorden van de Balijebrug. Voor roeiers is dit een lastige brug: omdat er maar één bruggat is moeten roeiers hier voorrang verlenen aan elkaar. De afspraak tussen de verenigingen is dat roeiers die noordwaarts roeien voorrang krijgen boven roeiers die zuidwaarts gaan (die regel geldt overigens voor alle bruggen op het kanaal).

Roeiers moeten daarnaast altijd "stuurboordwal" houden, net als op de weg dus "rechts". Dat betekent dat de aansluiting aan de wal ligt waar de zuidwaarts roeiende roeiers direct langs varen. Het Merwedekanaal maakt net vóór de aansluiting een bocht, waardoor roeiers de aansluiting pas op het laatste moment kunnen zien. Na de bocht volgt een versmalling. De roeiers zijn dan dus enerzijds nog bezig om de boot goed de bocht uit te krijgen en keurig langs de wal te (blijven) roeien, en anderzijds al vooruit aan het kijken naar de Balijebrug en eventuele roeiboten die daar vandaan komen (en die eerder niet zichtbaar zijn).

KonderWessels gaat er in haar voorstel voor de aansluiting vanuit dat de roeiers op dat punt al aan bakboordwal ("links") gaan varen om zo goed zich te hebben op de Balijeburg. Dat geldt echter zeker niet voor alle boten en op alle tijden. Kleinere (en zeker ongestuurde) boten die wendbaarder zijn dan bijvoorbeeld een grote 8 kiezen er juist vaak voor om zo lang mogelijk stuurboordwal te houden om zo aanvaringen met tegenliggers te voorkomen. Als er tegenliggers zijn moet sowieso stuurboordwal worden gehouden. Ook op de piektijden is het vaak zo druk dat alvast aan bakboordwal gaan roeien überhaupt geen optie is. Het argument dat er voldoende ruimte is voor de sloepen om het water op te gaan "omdat de roeiers toch aan bakboordwal zitten" gaat dus niet op. Sterker nog, het druist in tegen de regels en brengt de veiligheid van de roeiers in gevaar.

Daar komt bij dat sloepen die de haven in willen varen juist "aan de verkeerde kant" van het kanaal moeten gaan varen en dus "spookvaren". Gegeven het hiervoor al vermelde feit dat roeiers met hun rug naar de vaarrichting zitten en op deze locatie bezig zijn een bocht te maken, is de kans op aanvaringen extra groot.

De gegeven onderbouwing en onderzoeken tonen niet aan dat het voorstel voldoende veilig is voor alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

De plaats en wijze van de aansluiting van de haven op het kanaal vergroten dus nog de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken.

#### Horecavoorziening en toename recreatievaart

In het verlengde van bovenstaande maak ik mij wel zorgen over toenemende recreatievaart, in het bijzonder door sloepbezitters die varen combineren met een bezoek aan de horeca. Daarbij spelen twee factoren een rol. De constructie om de haven in- en uit te varen is niet eenvoudig. Zeker onervaren schippers of schippers die nog nooit in de haven geweest zijn zullen moeite hebben met het in- en uit de haven varen. Met alle mogelijke onverwachte manoeuvres die daarbij horen en die voor de roeiers onvoorspelbaar zijn. Dat wordt nog erger als de betreffende schippers in de horecavoorziening alcoholhoudende dranken genuttigd hebben. Beschonken schippers vormen een groot risico voor alle gebruikers van het kanaal

Ook de horecavoorziening vergroot dus de onveiligheid voor de roeiers en daarmee de kans op ongelukken. Ik verneem graag van de gemeente hoe zij de veiligheid van alle gebruikers van het Merwerdekanaal gaat waarborgen, in het bijzonder waar het gaat om de handhaving van gebruik van het kanaal door dronken schippers.

#### **Tot slot**

Op grond van bovenstaande zienswijze roep ik u als Gemeenteraad op de bestemmingsplanwijziging Kanaalweg 59/Wilhelminawerf in de huidige vorm niet goed te keuren. Ik wijs u erop dat ik de gemeente aansprakelijk zal stellen voor onveilige situaties en de gevolgen daarvoor voor roeiers en materieel.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet, ,

**Ir P.F.C. Jansen**

Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,  
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest  
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
**Telefoon** 14 030  
**www.utrecht.nl** /twitter @PaulusJansenSP

De Gemeenteraad

<b>Behandeld door</b>	R.J. Hilhorst	<b>Datum</b>	7 december 2016
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 28 64224	<b>Ons kenmerk</b>	16.509708
<b>E-mail</b>	r.hilhorst@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Water en ruimtelijke kwaliteit (bestemmingsplan Kanaalweg 59)
<b>Bijlage(n)</b>		<b>Verzonden</b>	
<b>Uw kenmerk</b>	-		
<b>Uw brief van</b>	-		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ter voorbereiding op de raadsbehandeling van het bestemmingsplan Kanaalweg 59 treft u hierbij de beantwoording van onderstaande toezegging aan.

**toezegging 16/T1468: Ruimtelijke ordening**

*De wethouder verstrekt voor de raadsbehandeling informatie over de kwaliteit van water als groenvoorziening.*

Bij de behandeling van het bestemmingsplan Wilhelminawerf in de commissie Stad en Ruimte van 17 november 2016 werd het bouwplan door een aantal fracties als onvoldoende groen beoordeeld, ingegeven door de keuze voor een binnenhaven met een industriële uitstraling van de bebouwing en omgeving. Het water van zowel het Merwedekanaal als de binnenhaven kan in dit geval evenwel ook als groene ruimtelijke kwaliteit gezien worden.

Groen en blauw (water) zijn beide ruimtelijke kwaliteiten die bijdragen aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Beide bieden natuur-inclusieve oplossingen voor onze maatschappelijke opgaven die bescherming, beleving en benutting van natuur duurzaam combineren (City Deal 'Waarden van groen en blauw in de stad', 31 mei 2016).

De binnenhaven levert naast landschappelijke en recreatieve waarden een extra ecologische waarde op voor de omgeving. Er is dus meer dan alleen maar het stromende water van het Merwedekanaal. Vooral als paaiplaats voor vissen en rustiger water voor water- en oeverbeplanting speelt dit een rol in het ecosysteem. In die rol is de toevoeging van extra blauw hier een meerwaarde voor het gehele ecosysteem van de stad.

De beoogde binnenhaven van Wilhelminawerf komt op een oud bedrijventerrein. Het toevoegen van blauw en/of groen past in onze ambities voor een gezonde stad. Ook voor klimaatbestendigheid is het blauw van belang voor extra buffering.

In de City Deal 'Waarden van groen en blauw in de stad', die Utrecht samen met andere steden en stakeholders heeft ondertekend, worden de waarden van groen en blauw verder onderzocht op hun onderlinge relatie om de rol van natuurlijk kapitaal in onze plannen te versterken.

<http://www.rvo.nl/actueel/nieuws/city-deal-waardeert-groen-en-blauw-de-stad>

**Ir P.F.C. Jansen**

Wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening,  
Vastgoed, Dierenwelzijn, Sport, Wijk Zuidwest

Datum **7 december 2016**  
Ons kenmerk 1234567890

Ik verwijs graag ook nog naar twee recente rapporten:

- "Designing green and blue infrastructure to support healthy urban living, van januari 2016, waarin wordt beschreven hoe het functioneel gebruik van de stedelijke blauwe en groene infrastructuur (BGI) kan bijdragen aan een leefbare en gezonde stad.  
<ftp://ftp.ecn.nl/pub/www/library/report/2016/o16029.pdf>
- 'Mapping and Assessment of Ecosystems and their Services, MAES 2016. Dit rapport biedt een leidraad voor het in kaart brengen en beoordelen van stedelijke ecosystemen en is voorzien van een indicator om de waarden van groen en blauw in beeld te brengen op Europees, nationaal en lokaal niveau.  
<http://biodiversity.europa.eu/maes>

Met vriendelijke groet,

Paulus Jansen

## voorstel aan de raad

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Vreeken, P. (Paul)
Kenmerk	16.503407
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 112
Geheim	Nee

---

### **Ruimtelijke Strategie en investeringsstrategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!**

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": a. De groei van Utrecht faciliteren door inbreiding b. Voorrang geven aan gezonde verstedelijking c. USP/Oost, Binnenstad/Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum beschouwen als economische ontwikkelingsgebieden en Lageweide en Papendorp als hotspots voor werkgelegenheid
- 2 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": d. Prioriteit geven aan transformatie van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone tot kwalitatief hoogwaardige gemengd stedelijk gebieden met hogere dichtheden e. Bij de overige buurten en wijken in eerste instantie kwaliteitsverbetering als uitgangspunt van ontwikkeling nemen
- 3 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": f. woonmilieus differentiëren op (sub)wijkniveau en eenheid creëren op buurt/straatniveau g. De kwaliteit van de openbare ruimte versterken en de functionaliteit verbeteren met het oog op ontmoeting h. De ruimtelijke ontwikkeling en de afwikkeling van de mobiliteit op elkaar afstemmen i. Initiatieven faciliteren waar het kan en initiatief nemen waar nodig
- 4 De "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!" en de daar onderdeel van uit makende Investeringsstrategie vast te stellen.
- 5 In te stemmen met het introduceren van een 'Investeringsimpuls 2016-2030 RSU'.
- 6 In te stemmen met de globale bestedingsdoelen van de 'Investeringsimpuls 2016-2030 RSU' zoals verwoord in de Investeringsstrategie.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen

Mr. J.H.C. van Zanen

### **Conclusie commissie**

Toezeggingen:

Wethouder Jansen stuurt met betrekking tot agendapunt 2, Raadsvoorstel Ruimtelijke Strategie en investeringsstrategie 2016: Utrecht kiest voor een gezonde groei!, begin 2017 een raadsvoorstel naar de commissie over het proces voor de inpassing van de Omgevingswet.

Wethouder Jansen formuleert met betrekking tot agendapunt 2, Raadsvoorstel Ruimtelijke



Strategie en investeringsstrategie 2016: Utrecht kiest voor een gezonde groei!, beslispunten in het voorgestelde raadsbesluit in verband met de amendeerbaarheid van het voorstel en stuurt voor de raadsbehandeling een strekt ter vervanging naar de commissie.

Terug in raad:

SP zal voor het raadsvoorstel stemmen, PvdD is tegen het voorstel. Overige fracties willen in de raad nog een aantal onderwerpen bespreken cq. amendementen of moties indienen. Genoemde onderwerpen: ambitie groen, duurzaamheid, niches woningmarkt, hoogbouw, waterstructuur ("rondjes blauw"), gebiedsateliers, tweedeling samenleving, ambitie openbare ruimte een groen, erfpacht, functiemenging, werkgelegenheid i.r.t bereikbaarheid, Overvecht, ontbreken investeringsstrategie, hoogbouw, leefbaarheid Uithof, voorzieningen openbare ruimte, labelen budgetten.

Status: B

### **Bijlages**

Voorstel: Voorstel\_5973

Bijlage: Utrecht kiest voor gezonde groei - Ruimtelijke Strategie 2016

Bijlage: Verslag Co Design Sessie Utrecht groeit Ruimtelijke Strategie Utrecht - 9 maart Oracle

Bijlage: Verslag Co Design Sessie Utrecht groeit 18 november marktpartijen Cinemec

Bijlage: Verslag Stadsgesprek Utrecht Groeit d.d. 4 november 2015

Bijlage: STREKT TER VERVANGING raadsvoorstel Ruimtelijke Strategie 2016

Bijlage: rvs getekend raadsvoorstel nr 112

### **Eerdere besluitvorming**

Voorjaarsnota 2012: vaststellen Nieuwe Ruimtelijke Strategie voor Utrecht.

Voorjaarsnota 2015: besluit om de Ruimtelijke Strategie voor Utrecht te herzien en een financiële verkenning op te stellen.

Concept RSU 2016 is 29 maart jl. behandeld in het college. De commissie S&R is schriftelijk geïnformeerd.

### **Uitvoering**

## Context

In 2012 is bij de Voorjaarsnota door de Raad tevens de Nieuwe Ruimtelijke Strategie voor Utrecht vastgesteld. Daarbij is afgesproken deze periodiek te actualiseren. In 2013 heeft dit geleid tot een aanscherping van de kantorenstrategie op basis van het STEC-rapport. In de vastgestelde strategie werd vooral ingespeeld op de op dat moment heersende vastgoedcrisis. Inmiddels is die crisis voor wat betreft de woningmarkt voorbij en zijn de andere vastgoedmarkten van karakter veranderd. Er is een nieuw college aangetreden en het thema "Gezonde verstedelijking" is meer centraal komen te staan. Om die redenen is nu een "Ruimtelijke Strategie 2016" voorbereid. Bij de Voorjaarsnota 2015 heeft de Raad ingestemd met het toevoegen van een financiële verkenning aan de Ruimtelijke Strategie.

Op 24 maart jl. is de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!" reeds ter aan de raadscommissie Stad en Ruimte aangeboden waarbij is aangegeven dat een investeringsstrategie zou worden toegevoegd.

## Beslispunt

- 1 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": a. De groei van Utrecht faciliteren door inbreiding b. Voorrang geven aan gezonde verstedelijking c. USP/Oost, Binnenstad/Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum beschouwen als economische ontwikkelingsgebieden en Lageweide en Papendorp als hotspots voor werkgelegenheid

## Argumenten

- 1.1 De Ruimtelijke Strategie geeft aan hoe de groei van Utrecht gestalte kan krijgen door te kiezen voor inbreiding.

De populariteit van steden neemt toe en die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht groeit. Wij willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. We willen echter niet dat de ontwikkeling van elk plekje in de stad wordt gedomineerd door de behoefte om de stad te verdichten. Op sommige plekken in de stad vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om toevoegen van stedelijke functies, op andere juist om versterking van groen en openbare ruimte. Door het maken van een duidelijke keuze voor een beperkt aantal prioritaire verstedelijkingsgebieden denken we dat sprake zal zijn van een evenwichtige ontwikkeling van de stad waarbij enerzijds groei door inbreiding kan worden gefaciliteerd en anderzijds de focus van het gesprek over de ontwikkeling van de stad ligt op kwaliteit.

- 1.2 Gezonde verstedelijking staat in de strategie centraal.

We verbreden het palet aan keuzemogelijkheden voor Utrechters en bezoekers. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het centrale thema. Ruimtelijk betekent dit vooral aandacht voor gezondheid, bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid en klimaatadaptatie. Utrecht is bovendien nog meer dan andere Nederlandse steden een plek waar ontmoeting centraal staat. Voor het verkeer heeft de groei van de stad grote gevolgen. We reageren daar op door een systeemsprong in de mobiliteit, met het accent op openbaar vervoer, fiets en voetganger. We zien de Binnenstad en het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) als economische ontwikkelingsgebieden waar we de ruimtelijke kansen willen creëren en benutten. We willen de openbare ruimte beter benutten en behandelen als huiskamers van de stad.

Utrecht is voor veel verschillende initiatieven en doelgroepen interessant. We stimuleren diversiteit tussen gebieden in de stad om die initiatieven en doelgroepen te kunnen bedienen. Dat heeft wel z'n grenzen. Er zijn verschillen die we niet accepteren, vooral verschillen die maatschappelijke ongelijkheid in de hand werken.

- 1.3 De Investeringsstrategie geeft uitwerking aan een toezegging bij de Voorjaarsnota 2015.

Bij de Voorjaarsnota 2015 heeft de Raad ingestemd met het ontwikkelen van een financiële

verkenning. Deze verkenning heeft de vorm gekregen van een investeringsstrategie waarvoor de RSU de inhoudelijke basis vormt.

- 1.4 De investeringsstrategie schetst de lange termijn financiële opgave (gebieds- en programmagericht) welke samenhangt met de RSU.  
De investeringsstrategie legt een verbinding tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt. Met de investeringsstrategie wordt inzichtelijk dat het realiseren van de ambities een majeure financiële opgave en ambitie is die niet van vandaag op morgen is gerealiseerd. Daarmee is de investeringsstrategie een strategie voor de langere termijn.
- 1.5 De investeringsstrategie vormt een belangrijk document voor stadsgesprekken en lobby.  
In de investeringsstrategie wordt aangegeven langs welke lijnen we kunnen komen tot het genereren van kostendragers voor het realiseren van de ambities zoals die in de RSU zijn aangegeven. Daarmee vormen RSU en financiële paragraaf de basis voor overleg met partijen die een rol spelen bij de stedelijke ontwikkeling van het groeiende Utrecht en heeft het tevens de functie van lobbydocument voor het publieke domein.
- 1.6 Voor besluitvorming over specifieke maatregelen worden nadere voorstellen uitgewerkt.  
De Ruimtelijke Strategie is een stip op de horizon, die onder meer uitgewerkt wordt in omgevingsvisies voor gebieden. Daarnaast zullen voor de verschillende prioritaire gebieden, de economische kerngebieden, Overvecht en Kanaleneiland en de verbindingen in het verlengde van de ruimtelijke strategie maatregelen worden uitgewerkt. Over deze maatregelen en hun financiële consequenties zal apart besluitvorming worden voorbereid.
- 1.7 De Ruimtelijke Strategie kan rekenen op breed draagvlak.  
Op 4 november 2015 is de Ruimtelijke Strategie onderwerp geweest van een druk bezocht stadsgesprek.  
De keuze voor omarmen van de groei en deze faciliteren door inbreiding kon daar rekenen op breed draagvlak. Wel werd aangedrongen op het maken van keuzen en een differentiatie in benadering van verschillende delen van de stad. Hieraan is tegemoet gekomen door een duidelijke keuze voor drie economische ontwikkelingsgebieden en een tweetal prioritaire verdichtingslocaties.  
Deze keuzen zijn op 18 november 2015 en op 9 maart 2016 onderwerp geweest van een tweetal co-designsessies met marktpartijen van diverse pluimage. Bij die sessies werden de voorgestelde keuzen ondersteund en is aangedrongen op het vasthouden aan de ingezette koers. Bovendien is aangedrongen op het realiseren van een vorm van regulier overleg met partijen die bereid zijn de koers met eigen activiteiten te ondersteunen.

## Beslispunt

- 2 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": d. Prioriteit geven aan transformatie van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone tot kwalitatief hoogwaardige gemengd stedelijk gebieden met hogere dichtheden e. Bij de overige buurten en wijken in eerste instantie kwaliteitsverbetering als uitgangspunt van ontwikkeling nemen

## Argumenten

- 2.1 2.1 Er wordt met name in de prioritaire gebieden gekozen voor intensief ruimtegebruik  
De Merwedekanaalzone en het Nieuwe Centrum zijn locaties waar wij door intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een mate van stedelijkheid willen realiseren die ons in staat stelt elders in de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te kiezen om met verstedelijkingsvraagstukken om te gaan en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen.  
De keuze voor die gebieden heeft een vergelijkbare achtergrond. Het gaat om gebieden van

aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, die worden ervaren als barrière in de stad en waar de huidige functie al onder druk staat. In beide gebieden is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Ze zijn gelegen op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt. Hoogbouw hoort hierbij tot de mogelijkheden.

Uiteraard zijn er ook in andere delen van de stad mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling en om bij te dragen aan het verminderen van de druk op de woningmarkt. Verbetering van de leefkwaliteit en verminderen van sociale problematiek staan hier echter voorop.

### Beslispunt

- 3 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": f. woonmilieus differentiëren op (sub)wijkniveau en eenheid creëren op buurt/straatniveau g. De kwaliteit van de openbare ruimte versterken en de functionaliteit verbeteren met het oog op ontmoeting h. De ruimtelijke ontwikkeling en de afwikkeling van de mobiliteit op elkaar afstemmen i. Initiatieven faciliteren waar het kan en initiatief nemen waar nodig

#### Argumenten

- 3.1 De RSU borduurt verder op Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen en Samen Stad Maken

Zoals door de raad vastgesteld bij de nota SRSRSB wordt meer ruimte gegeven aan langzaam verkeer, wordt gekozen voor een systeemsprong voor het openbaar vervoer en wordt gezorgd voor een goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met zo min mogelijk asfalt. Bovendien wordt in het verlengde van het collegeprogramma actief de samenwerking met partners bij de stedelijke ontwikkeling opgezocht.

### Beslispunt

- 4 De "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!" en de daar onderdeel van uit makende Investeringsstrategie vast te stellen.

#### Argumenten

- 4.1 Hiermee is de Ruimtelijke Strategie geactualiseerd.

### Beslispunt

- 5 In te stemmen met het introduceren van een 'Investeringsimpuls 2016-2030 RSU'.

#### Argumenten

- 5.1 De langjarige Investeringsimpuls geeft uitdrukking aan de langjarige investeringsopgave RSU.

In aanvulling op de vigerende budgettaire kaders van de meerjarenprogramma's stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en openbare ruimte en groen stellen we voor een Investeringsimpuls 2016-2030 Ruimtelijke Strategie Utrecht te introduceren.

- 5.2 De langjarige Investeringsimpuls kan als multiplier fungeren voor private investeringen en financiële bijdrage van andere overheden.

Met deze Investeringsimpuls willen we andere partijen een koersvaste investeringsstrategie

bieden waarbij we als gemeente als betrouwbare partner ook structureel mee investeren in de ruimtelijke opgaven voor de stad.

5.3 De Investeringsimpuls draagt bij aan een robuuste en meer integrale financiële sturing van de ruimtelijke ambities.

Jaarlijkse gaan we bij integrale afweging van de Voorjaarsnota bezien welke dotatie aan de Investeringsimpuls 2016-2030 kan worden gedaan uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad. In de Voorjaarsnota 2016 wordt een eerste stap gedaan die hier invulling aangeeft. Bij voortzetting van het voornemen om jaarlijks 50% van de verhoging van de algemene middelen door de groei van het aantal inwoners te investeren in gezonde groei, kunnen we naar verwachting steeds meer van de investeringen uit de ruimtelijke strategie van dekking voorzien. In de Voorjaarsnota 2016 hebben we in paragraaf 3.1. de financiële betekenis van dit voornemen ook in een figuur inzichtelijk gemaakt. Daarnaast kiezen we ervoor – passende bij een meer integrale financiële sturing – de middelen van de reserve stedelijke herontwikkeling en het economisch investeringsfonds - te betrekken bij de inhoudelijke programmering van de Investeringsimpuls.

### Beslispunt

- 6 In te stemmen met de globale bestedingsdoelen van de 'Investeringsimpuls 2016-2030 RSU' zoals verwoord in de Investeringsstrategie.

### Argumenten

- 6.1 De globale bestedingsdoelen sluiten aan op de RSU en de Investeringsstrategie.  
Met de investeringsimpuls RSU willen we met voorrang inzetten voor de financiële opgave in de prioritaire ontwikkelgebieden zoals geschetst in de RSU. Tegelijkertijd is het van belang om aan te kunnen sluiten bij kansen die zich buiten deze prioritaire gebieden voordoen als het project aansluit bij de doelstellingen en koers uit de RSU.  
Eind 2016 komen we met een bestedingskader waarin we de doelstellingen, criteria, rol en verantwoordelijkheden en proces van de Investeringsimpuls nader uitwerken. Onderdeel van dat bestedingskader vormen de spelregels voor de meerwaardeafdracht van woningcorporaties. Dit geeft invulling aan de aangenomen motie "Regie gemeenteraad bij besteding meerwaardeafdracht (motie 2016-26)" en draagt bij aan werk met werk maken en maatschappelijke meerwaarde voor de stad. Bij de uitwerking van bestedingskader gaan we op zoek naar slimme innovatieve verbindingen met de meerjarenprogramma's bereikbaarheid, openbare ruimte en groen. Ook willen we met bestedingskader een goede afweging tussen de investeringsopgaven borgen: welke keuzes dragen in termen van een maatschappelijke business case het meest bij aan de gezonde verstedelijking?

## Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Vreeken, P. (Paul)
Kenmerk	16.503407
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 112

---

### **Ruimtelijke Strategie en investeringsstrategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!**

besluit

- 1 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": a. De groei van Utrecht faciliteren door inbreiding b. Voorrang geven aan gezonde verstedelijking c. USP/Oost, Binnenstad/Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum beschouwen als economische ontwikkelingsgebieden en Lageweide en Papendorp als hotspots voor werkgelegenheid
- 2 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": d. Prioriteit geven aan transformatie van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone tot kwalitatief hoogwaardige gemengd stedelijk gebieden met hogere dichtheden e. Bij de overige buurten en wijken in eerste instantie kwaliteitsverbetering als uitgangspunt van ontwikkeling nemen
- 3 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": f. woonmilieus differentiëren op (sub)wijkniveau en eenheid creëren op buurt/straatniveau g. De kwaliteit van de openbare ruimte versterken en de functionaliteit verbeteren met het oog op ontmoeting h. De ruimtelijke ontwikkeling en de afwikkeling van de mobiliteit op elkaar afstemmen i. Initiatieven faciliteren waar het kan en initiatief nemen waar nodig
- 4 De "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!" en de daar onderdeel van uit makende Investeringsstrategie vast te stellen.
- 5 In te stemmen met het introduceren van een 'Investeringsimpuls 2016-2030 RSU'.
- 6 In te stemmen met de globale bestedingsdoelen van de 'Investeringsimpuls 2016-2030 RSU' zoals verwoord in de Investeringsstrategie.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

# Utrecht kiest voor gezonde groei

Ruimtelijke  
Strategie  
2016



Gemeente Utrecht



# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1 Kernboodschap</b>	<b>6</b>
1.1 Utrecht faciliteert groei door inbreiding	6
<b>Hoofdstuk 2 Inleiding</b>	<b>7</b>
2.1 Utrecht populair met jonge bevolking en als ontmoetingsplek bij uitstek	7
2.2 Voorrang voor gezonde verstedelijking	7
2.3 Werk in Testlabs, start-ups en de gezondheidseconomie	7
2.4 Utrecht groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030	9
2.5 Behoeftte aan voorzieningen groeit mee	11
<b>Hoofdstuk 3 Strategie</b>	<b>12</b>
3.1 Keuze: Groei opvangen door inbreiding	12
3.2 Keuze: Gezonde verstedelijking is leidend thema	13
3.3 Diversiteit aan strategieën	14
3.4 Binnenstad/Stationsgebied, Utrecht Science Park/Oost en Leidsche Rijn Centrum zijn onze economische ontwikkelingsgebieden, Lage Weide en Papendorp de werkgelegenheidshotspots	15
3.5 Hogere dichtheden in het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone	22
3.6 Kwaliteitsverbetering in wijken en buurten	27
3.7 De verbindingen	32
<b>Hoofdstuk 4 Utrecht maken we samen</b>	<b>36</b>
<b>Hoofdstuk 5 Investeringsstrategie</b>	<b>39</b>
5.1 Aanleiding	39
5.2 Impact financieel perspectief op gezonde verstedelijking	40
5.3 De ruimtelijke ambities betekenen een majeure financiële opgave	40
5.4 Gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid markt en overheden	42
5.5 Robuuste en integrale financiële sturing gemeente leidt tot meerwaarde voor de stad	45
5.6 Agenda voor vervolg: Utrecht maken we samen	48
<b>Bijlagen</b>	
Bijlage A Impact financieel perspectief op gezonde verstedelijking	51
Bijlage B De ruimtelijke ambities betekenen een majeure financiële opgave	54



## Voorwoord

In 2012 is bij de Voorjaarsnota door de Raad tevens de Nieuwe Ruimtelijke Strategie voor Utrecht vastgesteld. Daarin werd vooral ingespeeld op de op dat moment heersende vastgoedcrisis. Inmiddels is die crisis voor wat betreft de woningmarkt voorbij en zijn de andere vastgoedmarkten van karakter veranderd. Sindsdien is bovendien een nieuw College aangetreden en het thema "Gezonde verstedelijking" is meer centraal komen te staan. Om die redenen is nu een "Ruimtelijke Strategie 2016" voorbereid.

Vertrekpunt is ditmaal de toegenomen én toenemende populariteit van steden in het algemeen en Utrecht in het bijzonder. In de Ruimtelijke Strategie zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht.

De voorliggende Ruimtelijke Strategie omvat tevens een investeringsstrategie, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt. Op die manier ontstaat een strategie voor de langere termijn waarin we niet alleen ambities schetsen, maar waarin we ook aangeven welke financiële keuzes we willen gaan maken en welke rol wij daarbij zien voor partijen, inclusief onze eigen rol en verantwoordelijkheid. Met deze combinatie van Ruimtelijke Strategie en Investeringsstrategie bieden wij een koers-vaste inhoudelijke en financiële strategie.

Jaarlijkse gaan we bij integrale afweging van de Voorjaarsnota bezien welke dotatie aan de Investeringsimpuls 2016-2030 kan worden gedaan uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad. Dit past bij de structurele opgave die met de Ruimtelijke Strategie Utrecht samenhangt. In de Voorjaarsnota 2016 wordt een eerste stap gedaan die hier invulling aangeeft. Met als motto "Samen maken we de Stad" denken we hiermee te bewerkstelligen dat ook diverse andere partijen geïnspireerd worden te investeren in de ontwikkeling van Utrecht. Dat zal nodig zijn om de ambities waar te maken en de kansen te benutten die groei van de stad met zich meebrengt.

# 1. Kernboodschap

## 1.1 Utrecht faciliteert groei door inbreiding

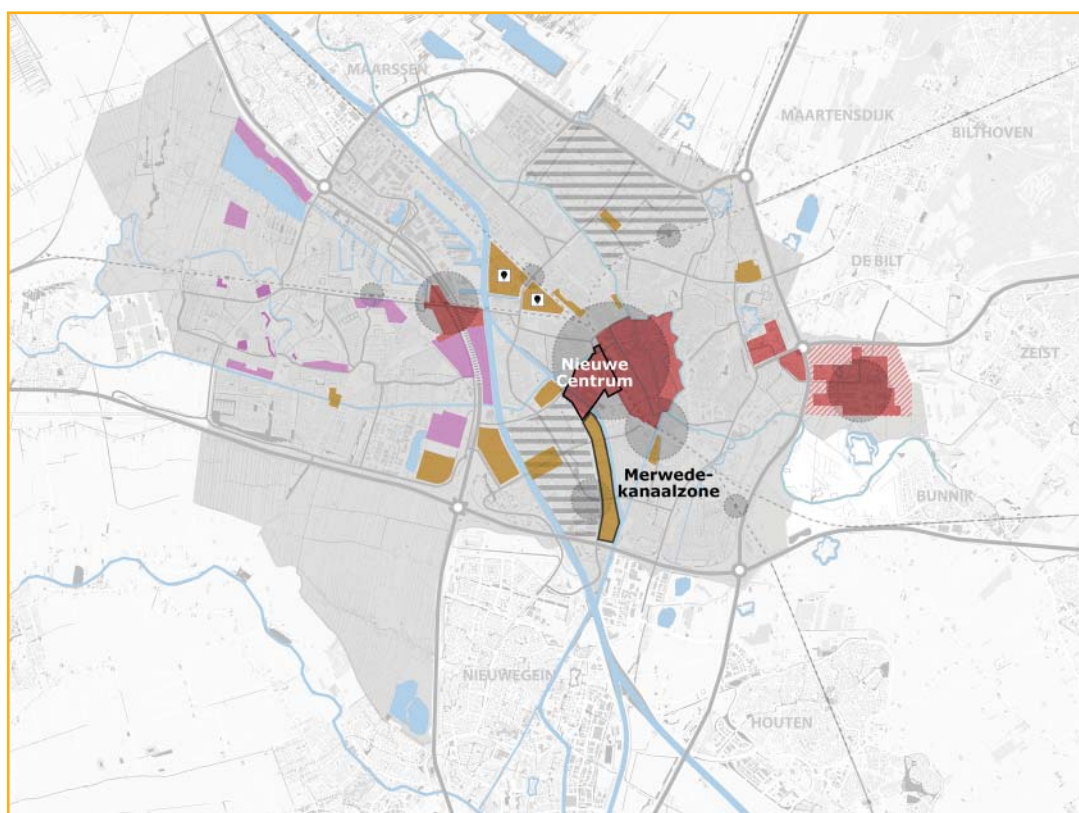
De populariteit van steden neemt toe en die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Het efficiënt benutten van die locaties, onder andere door daar vaker de hoogte in te gaan, zien we als kans. We geven deze gebieden als het ware terug aan de stad. Elders in de stad ontstaat daardoor ruimte om bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen. We verbreden het palet aan keuzemogelijkheden voor Utrechters en bezoekers van de stad.

Afbeelding:

**Ontwikkelgebieden**

**Legenda:**

- = Economische ontwikkelingsgebieden
- = Prioritaire ontwikkelingen
- = Knooppuntontwikkeling
- = Broedplaatsontwikkeling
- = Afmaken ontwikkeling Leidsche Rijn
- = Lopende gebiedsontwikkelingen
- = Wijkopgave herstructurering



Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. Utrecht is bovendien, meer dan andere Nederlandse steden, een plek waar ontmoeting centraal staat. Voor het verkeer heeft de groei van de stad grote gevolgen. We reageren daar op door een systemsprong in de mobiliteit en leggen het accent op openbaar vervoer, fiets en voetganger. We beschouwen de Binnenstad en het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. We willen de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Utrecht is interessant voor veel verschillende initiatieven en doelgroepen. We stimuleren de diversiteit van stadsdelen om die aantrekkingskracht te garanderen. Dat heeft wel z'n grenzen. Er zijn verschillen die we willen tegengaan, vooral verschillen die maatschappelijke ongelijkheid in de hand werken.

## 2. Inleiding

### 2.1 Utrecht populair met jonge bevolking en als ontmoetingsplek bij uitstek

Utrecht staat bekend als een leuke stad. De afgelopen periode is de stedelijke ontwikkeling geremd door een vastgoedcrisis, maar Utrecht is die crisis goed doorgekomen. De afgelopen jaren is zichtbaar in de stad geïnvesteerd, zowel door de overheid als door publieke en private partijen. Dit College bouwt aan een gezonde toekomst voor Utrecht. De focus op het afmaken waar we aan zijn begonnen, werpt z'n vruchten af. Dat wil niet zeggen dat verouderde plannen worden gerealiseerd: we bewegen mee met maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Niet voor niets heeft Utrecht de 'Slimste Binnenstad van Nederland'.

In de jaren negentig van de vorige eeuw is de Vierde Nota Extra ingezet als wapen tegen de afnemende populariteit van steden: bouwen in en aan de stad en het vergroten van het draagvlak voor voorzieningen. Mede hierdoor groeide de populariteit van steden. Landelijk nam ook de interesse in een goed en gezond stedelijk leven toe, niet in de laatste plaats in Utrecht met zijn relatief jonge bevolking. De kracht van de stad is dat je er makkelijk mensen kan ontmoeten, een behoefte die onafhankelijk is van de economische ontwikkeling en die verder zal toenemen met het voortschrijden van de digitalisering. De stad blijft kansrijk wanneer we het voordeel van de logische ontmoetingsplek optimaal benutten en bovendien slim gebruik maken van nieuwe mogelijkheden die de digitalisering ons biedt.

### 2.2 Voorrang voor gezonde verstedelijking

Vanuit internationaal perspectief bezien functioneert Nederland volgens Prof. P. Tordoir steeds meer als één 'metropolitaans systeem' met een samenhangende arbeidsmarkt. Prof. G. Clark ziet de vier grote steden in dat verband functioneren als één onderling verbonden regio: een Super-Connected Global Region, die als geheel kan concurreren met steden als London en Parijs. Binnen dat systeem ziet Tordoir Amsterdam en Utrecht als de grootste magneten. Nationaal richten pendelstromen zich sterk op deze twee steden. Dat wordt nog versterkt doordat mensen momenteel sneller van baan wisselen dan van woning. Consequentie is dat ook binnen de stad sprake is van een toenemende verplaatsingsbehoefte. Binnen de 'verbonden regio' onderscheidt de stadsregio Utrecht zich door een focus op 'Healthy Urban Living'. Hier groeit het aantal bewoners naar verhouding het snelst en vind je de hoogst opgeleide bevolking. De gunstige ligging in netwerkend Nederland, de innovatiekracht als studentenstad en de vergrote aandacht voor het stedelijk leven bieden Utrecht en zijn stedelijke regio uitstekende mogelijkheden om verder te werken aan een gezonde toekomst.

### 2.3 Werk in Testlabs, start-ups en de gezondheidseconomie

Voor een vitale stad als Utrecht is het van groot belang dat werkgelegenheid en voorzieningenniveau gelijke tred houden met de groei van de bevolking. Zo wordt verwacht dat de beroepsbevolking tot 2030 met 40.000 mensen groeit.

Een aantal algemene trends en ontwikkelingen heeft ook in Utrecht invloed op de economie en het ruimtegebruik op werklocaties: vergrijzing, een toenemende trek naar de stad, een sterke focus op digitale technologie en de daarop aansluitende arbeidsmarkt, flexibilisering van die arbeidsmarkt, veranderend ondernemerschap (meer, kleiner, breder en sociaal), globalisering, aandacht voor gezondheid en duurzaamheid en circulaire- en deeleconomie. Tot nu toe houdt de hoeveelheid banen gelijke tred met de omvang van de beroepsbevolking. Of dit zo blijft is afhankelijk van de economische groei (Bron: Onderzoek op basis van CPB/PBL). Op dit ogenblik wordt overigens 38% van de arbeidsplaatsen bezet door werknemers van buiten de U10-regio. de U10-regio.

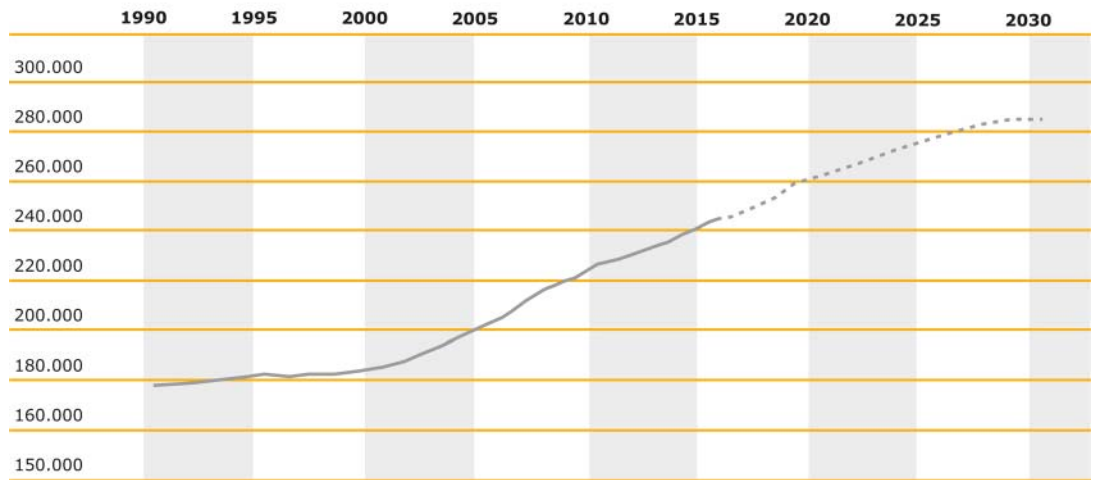
Grafiek:

**Beroepsbevolking (15 t/m 64 jarigen) groeit tot 2030 met 40.000 mensen**

**Legenda:**

— = Groei potentiële beroepsbevolking

... = Groei prognose beroepsbevolking



In het kader van een gezonde verstedelijking zien we in Utrecht kansen voor:

- Bedrijven die zich richten op het toepassen van technologische ontwikkelingen. Utrecht heeft een positie als 'testlab' van Nederland, vooral door de grote aanwezigheid van partijen die de ontwikkelde technologie in de reële economie kunnen en/of willen toepassen.
- Bedrijven die zich bewegen op het snijvlak van sectoren, zoals nieuwe technologische diensten. Maar het kan ook gaan om samenwerking in dezelfde keten, tussen bouwers en installateurs, tussen afvalverwerkers en toeleveranciers. Als het gaat om cross-sectoraal ondernemerschap, valt te denken aan samenwerking tussen de creatieve industrie en de zorg.
- Bedrijven die maatschappelijke uitdagingen weten om te zetten in economische kansen. Denk bijvoorbeeld aan vernieuwende concepten in het kader van Healthy Urban Living, waarvoor Utrecht als proeftuin kan dienen en die interessant zijn voor de rest van wereld.

Grafiek:

**Banen versus beroepsbevolking**

**Legenda:**

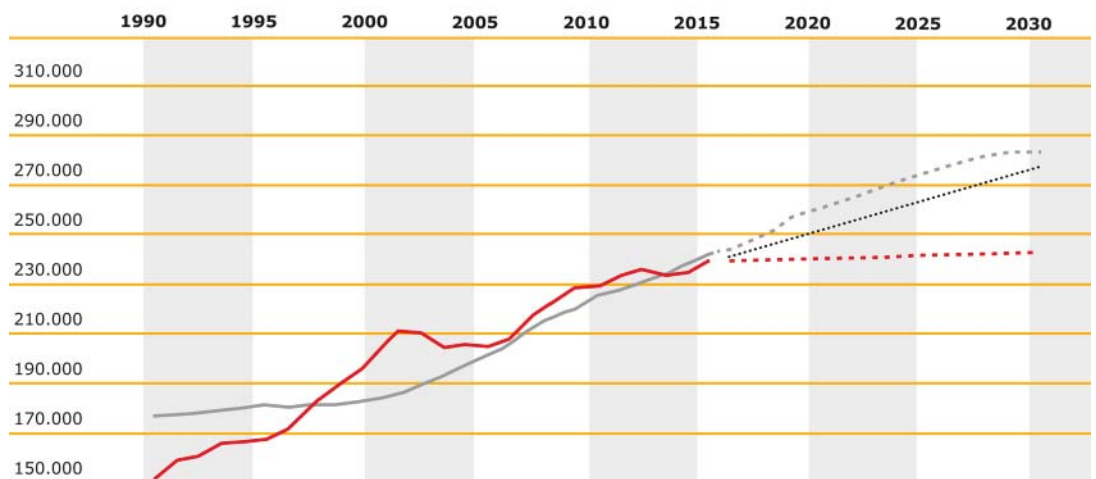
— = Groei potentiële beroepsbevolking

— = Groei banen (full-time en part-time)

... = Groei prognose beroepsbevolking

... = Groei prognose banen (0,1% per jaar)

... = Prognose banen (1% per jaar)



De nieuwe economische groeikansen zitten vooral in de ontwikkeling van start-ups, door-groeiende start-ups en andere snelgroeiende bedrijven ('stars'). Ook de gezondheids- en vrijetijdseconomie bieden volop perspectieven. Tenslotte ontstaat veel groeipotentieel door concentratie van middelgrote traditionele bedrijven. Van belang voor de economische ontwikkeling is wel dat Utrecht zich blijft ontwikkelen als "slimme stad".

Op dit ogenblik is het grootste deel van de Utrechtse werkgelegenheid op één of andere manier zorggerelateerd. Er is een bovengemiddelde groei van werkgevers in de gespecialiseerde zorg, de internetretail, zelfmanagement, toepassing van games, data, 3D-printing, de fundamentele en toegepaste medische technologie en lifesciences. Voor de komende jaren verwachten we in Utrecht ook een grote groei van de zakelijke dienstverlening. Dit is een bonte verzameling van beroepen en sectoren, zoals rechtskundige diensten, accountants, adviesbureaus, ingenieursbureaus, communicatie- en reclamebureaus, beveiligingsbedrijven, schoonmaakbedrijven en uitzendbureaus.

## 2.4 Utrecht groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030

De bevolking van Utrecht is de afgelopen jaren fors toegenomen, een groei die ook in de komende jaren gestaag doorzet. De prognoses laten een doorgroei zien naar 400.000 inwoners rond 2030, terwijl recente voorspellingen van het Planbureau voor de Leefomgeving geen aanleiding geven te veronderstellen dat daarmee aan de groeipotentie van Utrecht een einde komt.

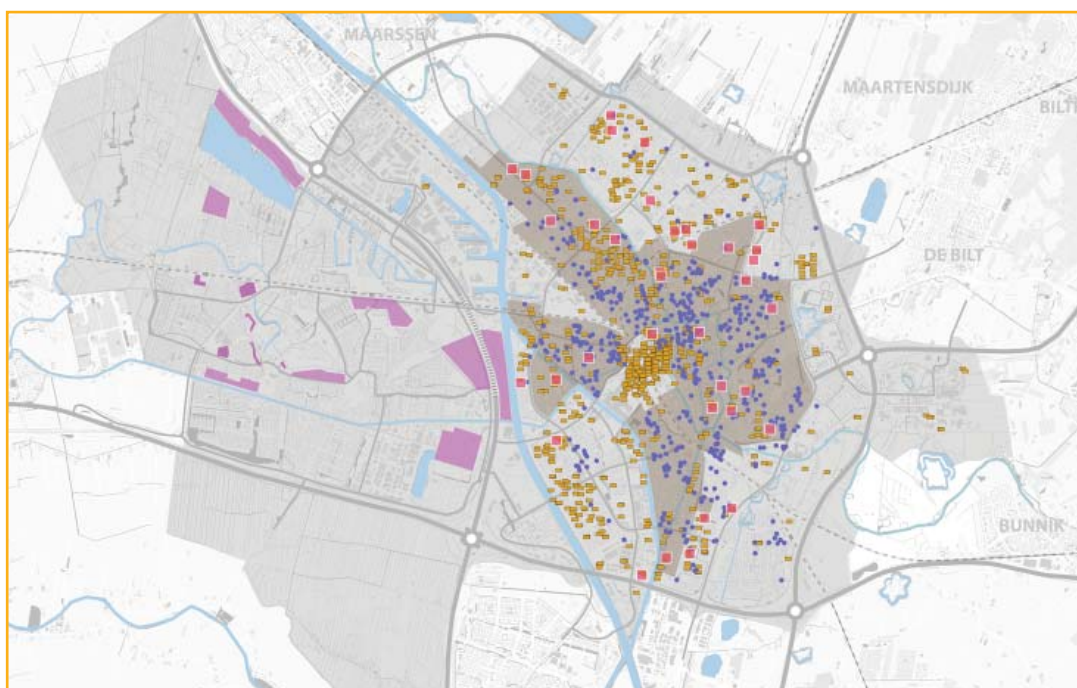
Tabel:  
**Ontwikkeling inwonertal per Utrechtse wijk en gebieden Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (2015-2030)**  
 Bron: Onderzoek

Utrechtse wijken	2015	2020	2025	2030
West	28.554	30.338	30.813	33.109
Noordwest	43.849	46.605	49.036	49.845
Overvecht	33.732	35.099	37.888	38.802
Noordoost	37.624	41.328	41.973	42.480
Oost	32.165	31.564	32.717	33.468
Binnenstad	17.571	19.120	18.724	20.192
Zuid	27.200	29.407	30.546	30.844
Zuidwest	37.263	39.708	43.910	46.875
Leidsche Rijn	30.084	37.709	45.442	50.229
Vleuten - De Meern	46.253	49.911	51.757	53.225
<b>Utrecht totaal</b>	<b>334.295</b>	<b>360.789</b>	<b>382.806</b>	<b>399.069</b>

Afbeelding:  
**Wijk- en buurt-ontwikkelingen**

**Legenda:**

- = Ontwikkelopgave Leidsche Rijn
- = Wijk- en buurt-vernieuwing
- = Pandsgewijze ontwikkelingen
- = MPSO-projecten 2010-2015
- = Vooroorlogse stad



Realisatie van eerder vastgestelde projecten leidt tot een bevolkingsomvang van 360.000 inwoners in 2020. Het verder afmaken van Leidsche Rijn leidt tot een groei met nog eens 16.000 inwoners. Voor de doorgroei in de periode tussen 2020 en 2030 naar bijna 400.000 inwoners en een verder doorgroei na die tijd moeten nog nieuwe projecten worden vastgesteld.

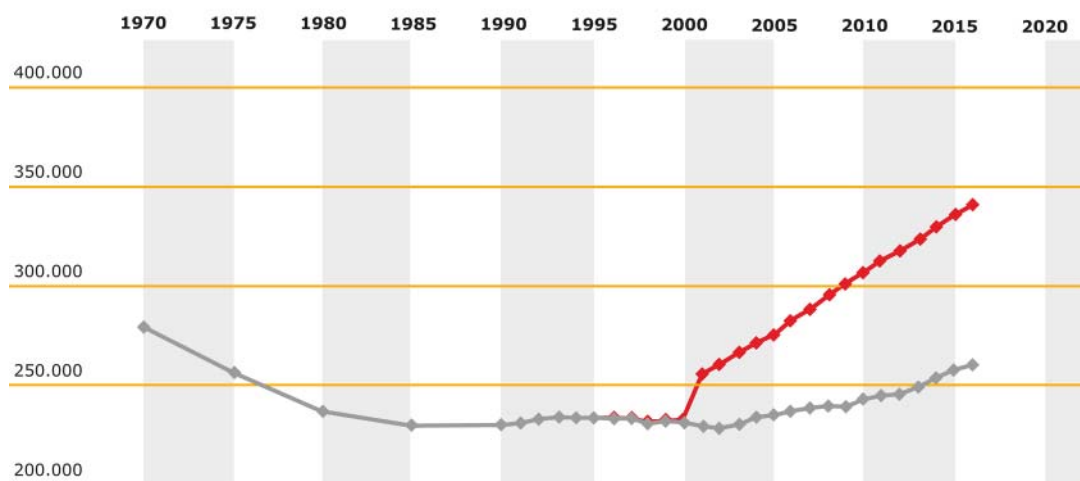
De voorspelde groei zien we als kans om kwaliteit aan de stad toe te voegen. We moeten daarbij niet vergeten dat de ontwikkeling van Lunetten, Leidsche Rijn en de samenvoeging met Vleuten-De Meern de belangrijkste factoren zijn die de afgelopen 50 jaar tot de groei van de bevolking hebben geleid. Ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal is de omvang van de bevolking afgenomen door gezinsverdunning en door het groeikernenbeleid. Door de toenemende populariteit van de stad is daar inmiddels weer een kentering in gekomen, maar de omvang van de bevolking in dat deel van Utrecht is nog lang niet op het niveau van 1970.

Grafiek:  
**Groei bevolking  
1970-2030**

**Legenda:**

◆ = Inwoners Utrecht  
("bestaande stad" +  
Leidsche Rijn + Vleuten-  
De Meern)

◆ = Inwoners Utrecht  
("bestaande stad")



We veronderstellen een verband tussen de economische ontwikkeling en de woningvraag. Om die ontwikkeling te kunnen faciliteren is het noodzakelijk op de woningmarkt perspectieven te bieden aan hoger opgeleiden die zich na hun studie blijvend in Utrecht willen vestigen, maar ook aan werknemers in lager betaalde functies, bijvoorbeeld in de dienstverlenende sectoren en de logistiek (Lage Weide). De (blijvende) druk op de woningmarkt leidt daardoor zowel tot een toenemende vraag naar centrumstedelijke woningbouw voor met name hoger opgeleiden als tot een blijvende vraag naar goedkopere woningen voor (startende) gezinnen op plekken buiten het centrum. De vraag naar woningen voor studenten neemt naar verwachting wat af als gevolg van wijzigingen in de studiefinanciering. De doorstroom uit de Maatschappelijke Opvang én het stijgende aantal statushouders als gevolg van de vluchtelingeninstroom zorgt wel voor extra druk op de sociale woningbouw en vraagt, gezien de aard van de problematiek, een aparte benadering binnen de totale woningvraag. De druk op de woningmarkt is ook af te lezen aan de stijgende prijzen. Een groter deel van de woningvoorraad dreigt onbetaalbaar te worden voor mensen met een lager inkomen. Dat werkt verdere segregatie in de hand.

## **2.5 Behoeftte aan voorzieningen groeit mee**

De verwachting dat de groep 65-plussers bovengemiddeld groeit, benadrukt het belang van woonvormen met een zorgarrangement. Daarnaast leidt de bevolkingsgroei tot een groeiende behoefte aan ruimte voor beweging. Dat is van betekenis voor de inrichting van de openbare ruimte. Maar ook de behoefte aan sportvoorzieningen in verenigingsverband neemt toe. Het gaat om basisaccommodaties zoals zwembaden, sportvelden en atletiekbanen. Voor een gevarieerd sportaanbod zijn ook specialistische accommodaties belangrijk waar de gemeente geen directe bemoeienis mee heeft, zoals maneges, tennisbanen en een schaatsbaan. Aan de toegenomen behoefte aan voetbal komen we in eerste instantie tegemoet door een efficiënter gebruik van bestaande complexen. Voor hockey zoeken we ruimte voor minimaal één nieuw complex.

De behoefte aan een groot aantal voorzieningen groeit mee met de bevolkingsgroei. Naast sport gaat dat om scholen (basis- en voortgezet onderwijs), maatschappelijke en culturele voorzieningen en leisure, maar ook winkels en openbaar vervoer. In eerste instantie wordt die groei opgevangen door gebruik te maken van restcapaciteit in bestaande voorzieningen. In Leidsche Rijn/Vleuten De Meern is de groei van klaslokalen al afgestemd op de bevolkingsgroei. Voor middelbaar onderwijs wordt een deel van de behoefte opgevangen buiten Utrecht. Een bijkomend voordeel is dat de groei het draagvlak versterkt voor een groot aantal functies zoals bijvoorbeeld de culturele voorzieningen.

## 3. Strategie

### 3.1 Keuze: Groei opvangen door inbreiding

De groei van Utrecht stelt ons gemeentebestuur voor de vraag hoe daar mee om te gaan.

*Wij maken daarin een duidelijke keuze.*

*We bezien groei in het licht van een gezonde manier van verstedelijken. Onze keus is die groei te faciliteren door inbreiding met als basis het koesteren en versterken van de huidige kwaliteit van Utrecht.*

*Die combinatie zien we als kans voor een gezonde ontwikkeling van de stad. We zien ook dat de stad voor zo'n benadering voldoende ruimte biedt. Om ruimtelijke segregatie te beperken, willen we dat mensen meer mogelijkheden krijgen bij de keuze voor een bij hen passend woonmilieu.*

We verdichten de stad op plekken die zich daarvoor lenen. Een gezonde stad is meer dan een plek waar je woont, werkt of recreëert. Je vindt er ook je rust, je drukte, je favoriete plekjes – mooi of lelijk, je sociale omgeving, je contact met de diversiteit die een stad te bieden heeft.

Naast het verder doorwerken aan lopende projecten als het Stationsgebied en Leidsche Rijn, kiezen we voor transformatie van enkele gebieden waar wonen nu geen of slechts een ondergeschikte betekenis heeft. De herontwikkeling van het Jaarbeursterrein en de Merwedekanaalzone heeft daarbij voorrang. Het uitgangspunt hier is stedelijke kwaliteit en hogere dichtheden. Dat biedt ruimte om ons elders bij het ontwikkelen van de stad minder te laten leiden door verstedelijkingsdruk en vooral te focussen op kwaliteitsverbetering, verminderen van sociale problematiek en terugdringen van gezondheidsachterstanden.

De bestaande kwaliteiten van de stad nemen we als uitgangspunt. Utrecht is een compacte, overzichtelijke stad van een menselijke maat. Dat moet zo blijven. Niet voor niets vinden we ruimte voor de voetganger belangrijk én is de fiets een vervoermiddel waarmee de hele stad kan worden bestreken en – zeker met de opkomst van elektrisch fietsen – zelfs grote delen van de regio.

Het aantrekkelijk buitengebied moet goed bereikbaar zijn voor recreatieve doeleinden en verdient ook bescherming, gelet op de beperktere mogelijkheden om in de stad verdroging en hittestress te voorkomen. Het aantrekkelijk leefklimaat is mede het resultaat van eeuwen stadsontwikkeling in een steeds wisselend krachtenveld tussen publieke en private belangen. Dit DNA maakt Utrecht tot een stad waar diversiteit hoog in het vaandel staat.

In de genoemde transformatiegebieden creëren we nieuwe openbare ruimte, die ook van belang is voor klimaatadaptatie. Maar dit zal niet de hoeveelheid groen per inwoner in de stad doen toenemen. Wel verhogen en beheren we de kwaliteit van de openbare ruimte, onder meer door middel van een 'Ketenaanpak Openbare Ruimte' (het opdelen van de stad in verschillende kwaliteitsniveaus in relatie tot de functie) en op basis van 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' ('de uitwerking van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'). In beide gevallen is de ambitie hetzelfde: meer ruimte creëren voor ontmoeting en het verbeteren van de verblijfsfunctie van de openbare ruimte. De wijze waarop de mobiliteit in en om de stad en regio wordt georganiseerd is daarbij essentieel.

### **3.2 Keuze: Gezonde verstedelijking is leidend thema**

In een gezonde stad hebben mensen een passende baan of opleiding of zijn ze op een andere manier actief bij de samenleving betrokken. Je kunt er goed wonen in een gezonde leef-omgeving met schone lucht en bodem en beperkte overlast. Een omgeving die uitnodigt tot een gezonde levensstijl, aanzet tot beweging, levendig is door de recreatieve en culturele functie van de stad en waar ontmoeting vanzelfsprekend is. De bijdrage van het ruimtelijk domein aan een duurzame en gezonde verstedelijking kent een aantal ingrediënten: duurzaamheid, milieu, bewegen, welbevinden en vooral wonen, werk en opleiding.

Een thema van toenemend belang is het klimaat. Utrecht volgt een tweesporenbeleid. Aan de ene kant leveren we een bijdrage aan het beperken van CO<sub>2</sub>-uitstoot door beperking van het energieverbruik, efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen, het toepassen van duurzame energie en de nadruk op de rol van fiets, voetganger en openbaar vervoer. Hiervoor hebben we in het Energieplan onze ambities en acties verder uitgewerkt. Aan de andere kant bereiden we de stad voor op een onontkoombare temperatuurstijging door bij de ontwikkeling van de stad in te zetten op het voorkomen van hittestress, verdroging en wateroverlast (vooral een potentieel probleem in de oudere delen van de stad), het stimuleren van waterbergend vermogen en de doorstroming van water. Groen speelt bij meerdere van deze aspecten een belangrijke rol. Zo is bij de inrichting van de openbare ruimte de balans tussen schaduw en bezonning van belang. Variatie in kleur en geur is van belang voor de beleving, de waardering en het gebruik van groen door Utrechters en bezoekers.

In een gezonde stad is perspectief op een woning, op werk en een opleiding essentieel. Het verminderen van de werkloosheid vraagt om het stimuleren van economische ontwikkeling in kansrijke sectoren. Gevolg: een breed aanbod aan werkgelegenheid, zowel in die kansrijke sectoren als in de dienstverlening die ervan meeprofitteert. De woningbouw-productie stemmen we ook kwalitatief af op de te verwachten bevolkingsgroei en -samenstelling.

In een prettige leefomgeving voelen we ons beter. Maar 'prettig' betekent niet voor iedereen hetzelfde. De mogelijkheid om individuele keuzes te maken is belangrijk. Voor de één weegt ontmoeting in een dynamische omgeving zwaarder, iemand anders kan vooral rust op prijs stellen. Utrecht is gelukkig een stad met een grote diversiteit aan woonmilieus en dat blijven we nastreven. Ontmoeting versterkt sociale verbanden en kan onderlinge verdraagzaamheid en respect voor elkaar stimuleren.

Maatschappelijke ontwikkelingen maken dat mensen vaker in en om huis zijn. Zelf-management, zelfredzaamheid en informele netwerken worden steeds belangrijker. De gebouwde omgeving moet bewoners voldoende keus bieden om aan het ontstaan en in stand houden van zulke netwerken bij te kunnen dragen en er gebruik van te maken.

In de openbare ruimte krijgt iemand een eerste indruk van de stad. Die ruimte heeft een functie voor zowel verplaatsen als verblijven. Die functies zijn niet als vanzelf verenigbaar en regelmatig onvoldoende in balans. Mensen werken, studeren en recreëren op plekken die hen op dat moment het beste uitkomen: thuis, onderweg, achter een kopje koffie in de stad, in het park of op de trappen van het Stadsplateau. Werkplek, huiskamer en stad lopen steeds meer in elkaar over. De ruimtelijke inrichting van de stad moet hierop inspelen. Hoe drukker de stad, hoe belangrijker de omvang en de kwaliteit van de openbare ruimte en het groen.

In Utrecht werken we aan zo'n duurzaam gezonde toekomst op basis van 'Bouwen aan een gezonde toekomst. Een uitnodiging aan de stad'. De algemene noemer waaronder we hieraan werken is Healthy Urban Living. Op dit moment is de gezondheid van Utrechters beter dan van inwoners van andere steden. Maar de gezondheidsverschillen zijn ook hier groot. Via gezonde stedelijke ontwikkeling willen we gezondheidsachterstanden terugdringen.

De stad combineert een snelle groei van een overwegend jonge, hoog opgeleide bevolking met de aanwezigheid van een groot aantal kennisinstellingen. Dit biedt een perfecte voedingsbodem voor innovatie rond de maatschappelijke opgaven die samenhangen met gezonde verstedelijking. Utrecht is in de positie om mensen nationaal en internationaal daarvan te laten profiteren.

In het kader van Healthy Urban Living staat Utrecht voor twee iconen, die worden uitgewerkt in City Deals:

- Samenwerking in de Health Hub. Samenwerking, kennisontwikkeling en economische ontwikkeling rond gezondheid vatten we samen onder deze noemer. De kracht van Utrecht is dat er op meerdere fronten versneld resultaten worden geboekt als het gaat om het vergroten van de zelfstandigheid van mensen en het vergroten van de kans op een langer gezond leven. Denk bijvoorbeeld aan vernieuwingen in de diagnostiek en het medisch handelen, maar ook het aan optimaal benutten van technologie en zorg gerelateerde processen. Het Utrecht Science Park (USP) heeft in deze ontwikkelingen een bijzondere positie. Als hart van de gezondheidsgerelateerde economie vinden allianties van werkgevers, kennisinstellingen, brancheorganisaties, bedrijven in (medische) zorg en lifesciences elkaar in de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten, slimme toepassingen van technologie.
- Experiment: A Healthy Urban Boost. Gezonde verstedelijking en duurzame groene herontwikkeling van grond en gebouwen met het Nieuwe Centrum (aan de westkant van Utrecht CS) als proeftuin.

Daarnaast is in het kader van de Internationale Architectuur Biënnale 2016 (IABR) een projectatelier Utrecht ingericht met als werktitel Gezonde Verstedelijking.

De kennis en ervaring die bij deze activiteiten wordt opgedaan wordt benut bij het verder ontwikkelen van de stad en vormt te zijner tijd een belangrijk Utrechts exportartikel.

### **3.3 Diversiteit aan strategieën**

Utrecht groeit, dat is duidelijk. Maar dat is niet in alle delen van de stad op dezelfde manier merkbaar. We kiezen voor een gedifferentieerde aanpak met een verschil in benadering van verschillende gebieden en netwerken. Voor elk van die gebieden is gezonde verstedelijking het vertrekpunt. We onderscheiden:

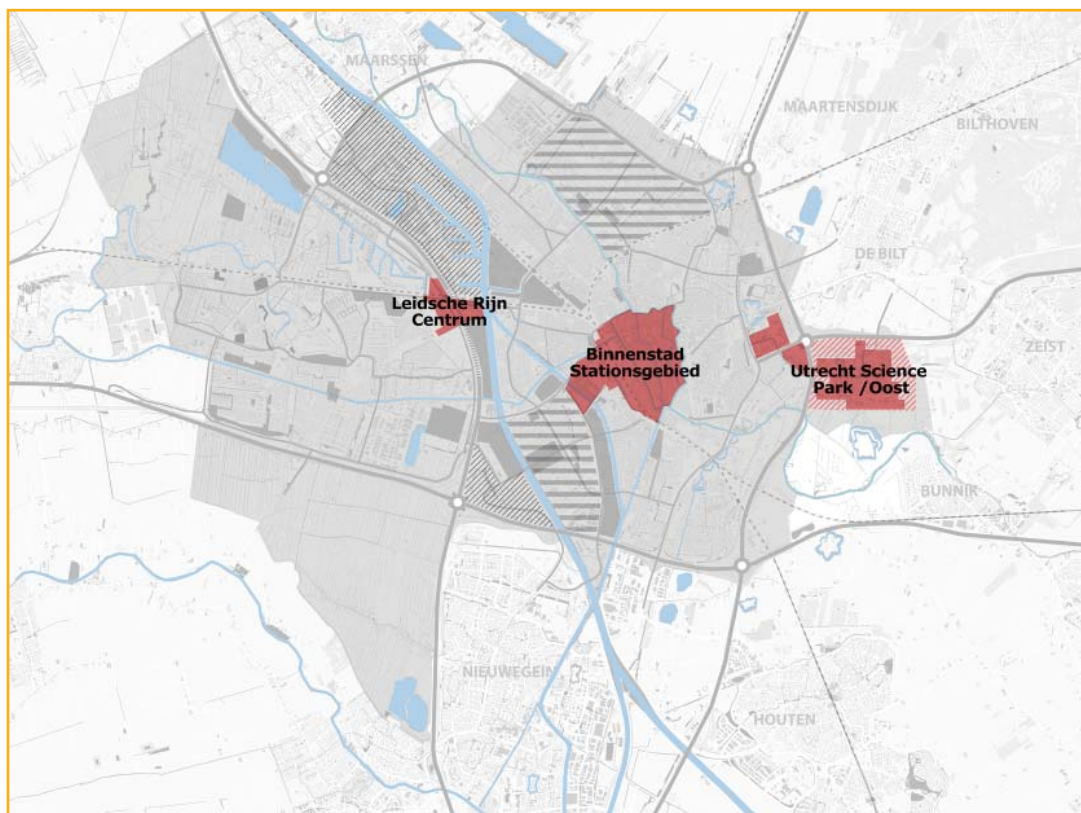
- De economische ontwikkelingsgebieden Utrecht Science Park/Oost, Binnenstad/Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en de broedplaatsen aan de randen van het centrum. Dit zijn de locaties met de grootste potentie voor de economische ontwikkeling van Utrecht. Lage Weide en Papendorp zijn belangrijk om het werkgelegenheidsaanbod breed te houden.
- De verdichtingslocaties. De groei van Utrecht biedt ons de kans om twee omvangrijke transformatielocaties centrum-stedelijk te ontwikkelen met een hoge kwaliteit en hogere dichtheid en ze daarmee als het ware terug te geven aan de stad: het Beurskwartier in het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone.

- Wijk- en buurtniveau. Door stevig in te zetten op een beperkt aantal verdichtingslocaties is er op andere plekken, met name Overvecht en Kanaleneiland, meer ruimte om te kiezen voor de specifieke opgaven van de eigen omgeving en de sociale problematiek en nieuwbouwinitiatieven in dat licht te bezien.
- De verbindingen. We zetten in op een systeemsprong om de stedelijke mobiliteit af te wikkelen en op het aanbrengen van verbindingen tussen en naar groene gebieden en ontmoetingsplekken. Hiermee willen we tegelijk ruimte creëren voor de toegenomen drukte in de stad.

De voorliggende ruimtelijke strategie is vooral een stip op de horizon. Het geeft aan in welke richting wij de stad willen ontwikkelen: wat willen we met de stad. Hoe we dat gaan doen werken we verder uit. De gedifferentieerde aanpak komt onder meer tot uitdrukking in omgevingsvisies voor gebieden. Naast een strategie per gebied wordt groei ook gefaciliteerd door transformatie van bestaand vastgoed, verdichting door renovatie en door woningsplitsing en omzetting. Het gegeven dat het ruimtegebruik per persoon ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal nog op een lager niveau ligt dan in 1970 geeft aan dat de stad daartoe voldoende opnamecapaciteit heeft.

### **3.4 Binnenstad/Stationsgebied, Utrecht Science Park/Oost en Leidsche Rijn Centrum zijn onze economische ontwikkelingsgebieden, Lage Weide en Papendorp de werkgelegenheidshotspots**

Afbeelding:  
Economische ontwikkelingsgebieden



De wereld ontmoet Utrecht in de historische binnenstad, op het Centraal Station, in Hoog Catharijne, in de Jaarbeurs, op het Utrecht Science Park, en straks in Leidsche Rijn Centrum. Deze economische ontwikkelingsgebieden zijn tegelijk belangrijke ontmoetingsplekken met verschillende karakters. Een goede wisselwerking tussen vastgoed en openbare ruimte is nodig voor het versterken van de ontmoetingsfunctie. Het Stadsplateau tussen Utrecht CS,

het Stads Kantoor en het Jaarbeursplein is daarvan een goed voorbeeld. Ook de wisselwerking tussen Cinemec en het Berlijnplein in Leidsche Rijn Centrum is prima. Ondanks de hoge mate van stedelijkheid is hier de menselijke maat behouden en ontstaan hier 'huiskamers van de stad'.

Niet alleen het inwonersaantal en de hoeveelheid banen in Utrecht zullen stijgen, ook het bezoek aan Utrecht neemt toe – en dan met name in de economische ontwikkelingsgebieden. Volgens de samenwerkende hotelondernemers bestaat 70 procent van de hotelovernachtingen in Utrecht uit bezoekers met een zakelijk motief. Van de buitenlandse toeristen die Utrecht in 2014 bezochten, overnachtten er 174.000 in Utrecht. Daarnaast bezochten er 578.000 Utrecht voor één dag, ze verbleven elders in het land.

Grafiek:

**Toename aantal hotelovernachtingen in Utrecht in de afgelopen 10 jaar. Groei komt met name van buitenlandse toeristen.**

Legenda:

- - - = Binnenland
- . - = Buitenland
- ..... = Totaal
- . - . - = Totaal



Voor de verschillende deelsegmenten in de toeristisch-recreatieve branche worden de volgende ontwikkelingen verwacht:

Tabel:

**Prognose werkgelegenheid in de deelsigmenten toeristisch recreatieve branche**

Bron: interviews stakeholders, Toerisme Utrecht, Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen, 2015 en 2015

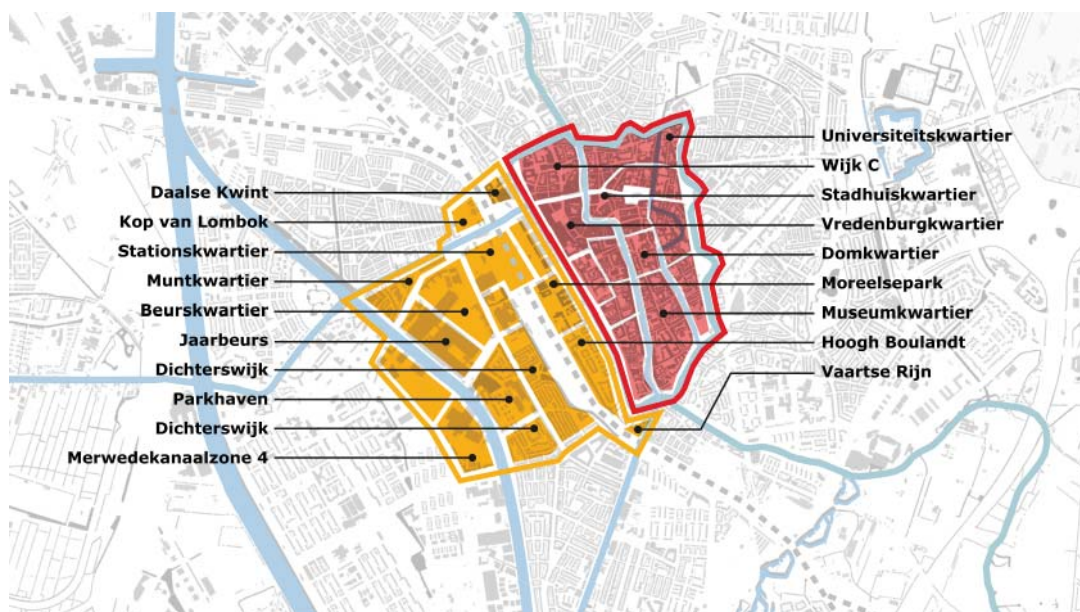
Deelsegment toeristisch recreatieve branche	Werkgelegenheid (aantal voltijdbanen)	
Zakelijk toerisme eendaags	-/+	consolidatie vraag verwacht
Zakelijk toerisme meerdaags	+	groei vraag verwacht
Vakanties leisure buitenlands (citytrips)	++	sterke groei vraag verwacht
Vakanties leisure binnenlands (stedentrips)	+	groei vraag verwacht
Dagtochten leisure buitenlands	+	groei vraag verwacht
Dagtochten leisure binnenlands	-/+	consolidatie vraag verwacht

### 3.4.1 Binnenstad/Stationsgebied

De Binnenstad is het visitekaartje van Utrecht. Culturele instellingen, de historische binnenstad en monumenten, de grachten, de winkels, horeca- en culturele voorzieningen en de (groot)stedelijke evenementen zijn een goede voedingsbodem voor toerisme. In het centrum, maar ook op het Utrecht Science Park en in Leidsche Rijn Centrum zijn voetgangers en fietsers hoofdgebruikers van de openbare ruimte. De toename van de verschillende vormen van langzaam verkeer zou op termijn tot conflicten kunnen leiden. Dit pakken we aan door alternatieve routes voor fietsers door of langs de binnenstad te ontwikkelen.

Afbeelding:

**Vergroot centrum**  
**Historische binnenstad**  
 (rood) en  
**Nieuwe centrum** (geel)



Het Stationsgebied is – door de gevarieerde en levendige centrumomgeving en de perfecte ontsluiting via het drukste station van Nederland - onze beste locatie voor de vestiging van grote bedrijven. Daarnaast biedt de Jaarbeurs steeds meer ruimte aan creatieve start-ups (gaming en ICT) en aan (innovatieve) evenementen: een ontmoetingsplaats van talent, gamechangers en innovatieve start-ups die zich buigen over maatschappelijke- en gezondheidsvraagstukken.

### Kantoren

Op de kantorenmarkt constateren we een blijvende vraag naar nieuwbouw van kantoren in combinatie met leegstand van bestaand vastgoed. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat het nieuwe werken per werknemer minder ruimte vraagt. In Utrecht hebben we 2.500.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte voor 100.000 werknemers. Volgens de huidige normen zou voor dat aantal 2.200.000 m<sup>2</sup> al genoeg zijn, in de toekomst zou zelfs 1.700.000 m<sup>2</sup> kunnen volstaan (exclusief normale frictieleegstand). De groei van de stad in combinatie met 'werken aan werk' rechtvaardigt in onze ogen een groei naar minimaal 130.000 kantoorbanen, corresponderend met 2.350.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte (inclusief frictieleegstand). De kantorenmarkt bestaat uit verschillende deelmarkten met flinke kwaliteitsverschillen. Aanbod op de toplocaties Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum is goed in de markt te zetten vooral wanneer de transformatie van de omgeving verder is gevorderd. Op dit ogenblik neemt de kantoorvoorraad af met 50 à 70.000 m<sup>2</sup> per jaar door transformatie terwijl ook sloop aan de orde is. Gemiddeld 1% per jaar vervangen (25.000 m<sup>2</sup> per jaar) is aannemelijk om de markt gezond te houden. Samen met Regio en Provincie vinden we dat voor die nieuwbouw in Utrecht alleen het Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp-zuid in aanmerking komen. Dit proces van groei, stimuleren, transformeren en verversen duurt zeker nog de komende 10 jaar.

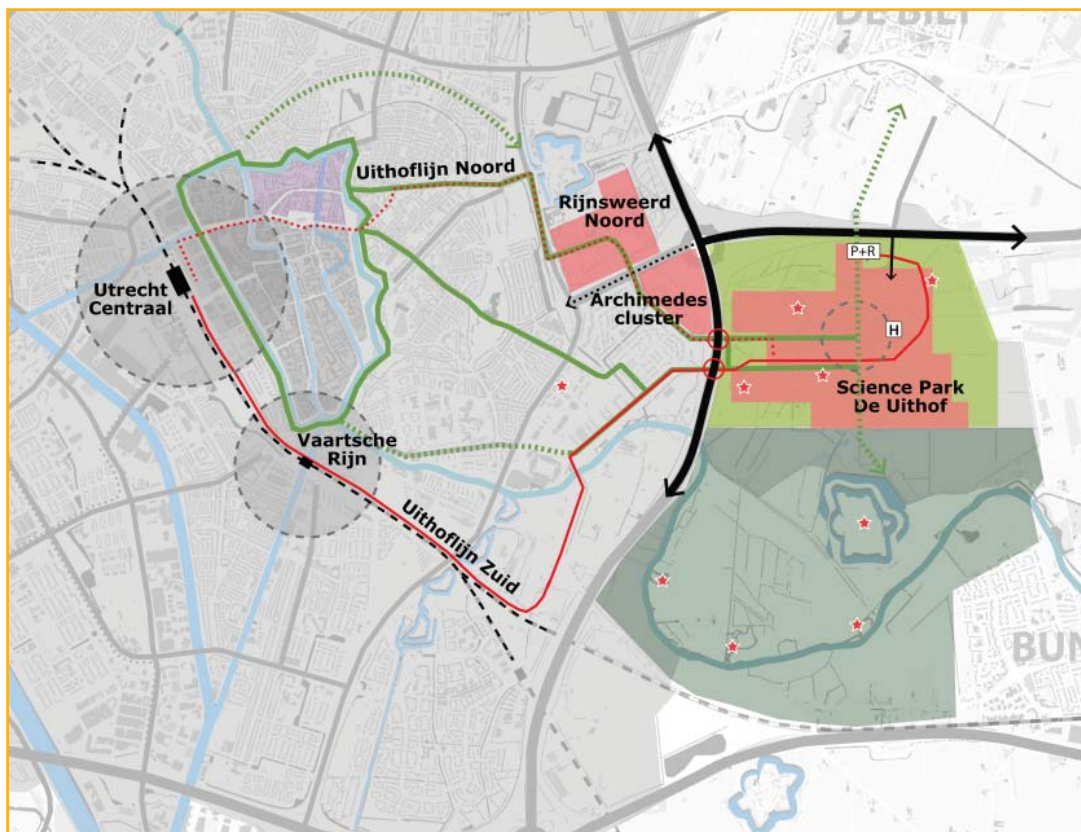
De groei van Utrecht zorgt voor meer drukte in en rond de binnenstad. Door aanpak van de openbare ruimte en door een slimme organisatie van auto- en fietsparkeren maken we hier meer ruimte voor de voetganger. Daarnaast breiden we het centrummilieu uit met het Beurskwartier aan de westkant van het Centraal Station. Om de grote hoeveelheid bussen

rond het Centraal Station beter te kunnen reguleren, zetten we in op meer spreiding: het verder ontwikkelen van knooppunten die vervoersbewegingen via Utrecht CS kunnen afvangen: Vaartsche Rijn/Rotsoord, Utrecht Leidsche Rijn (centrum) en Utrecht Science Park (in combinatie met verbetering van de ontsluiting van de Uithof). Als vervoersknopen dragen ook Station Overvecht en de stations Bilthoven en Driebergen/Zeist aan die spreiding bij.

### 3.4.2 Utrecht Science Park/Oost

Het Utrecht Science Park (USP) heeft zich rond de Universiteit Utrecht ontwikkeld tot het hart van de gezondheidgerelateerde economie in Nederland en heeft een internationale uitstraling. We bieden het USP en andere partners de ruimte voor verdere doorontwikkeling in De Uithof, aan de oostkant van de stad in Rijsweerd en waar dat elders nodig is in de stad, zoals in de ontwikkelgebieden rond het centrum.

Afbeelding:  
Opgaven Sciencepark



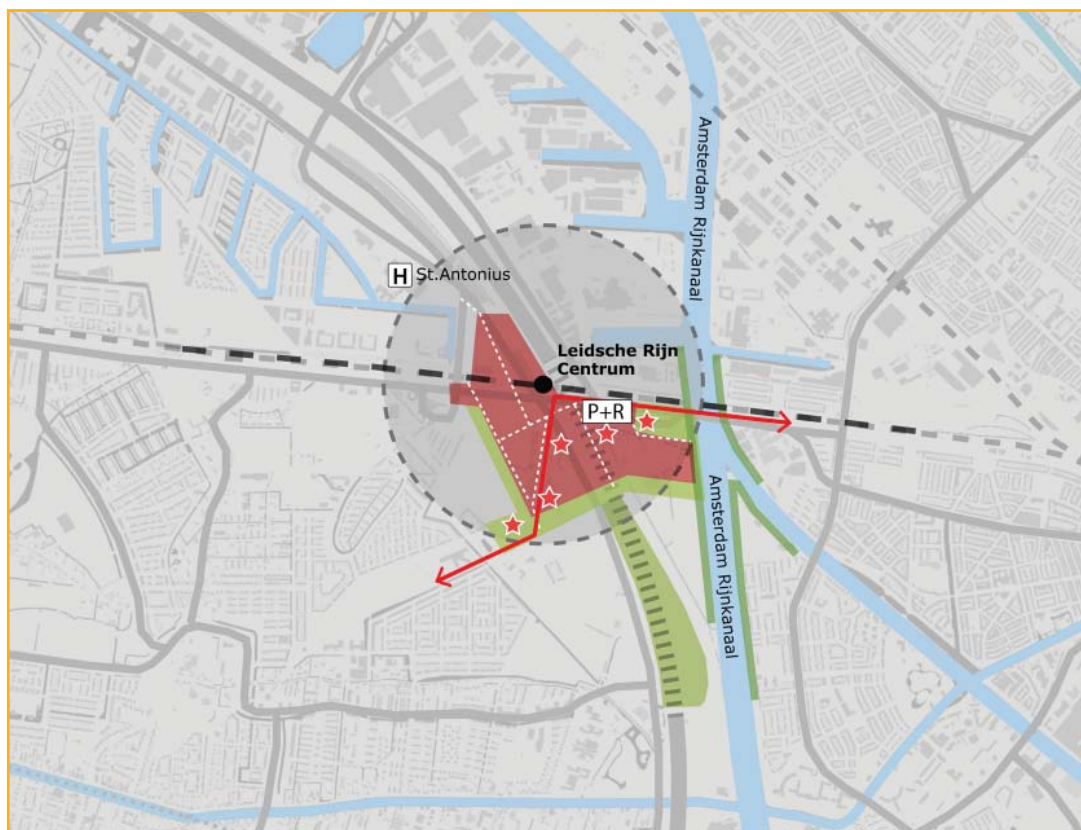
De Uithof en Rijsweerd bieden goede mogelijkheden voor een meer gemengde invulling, met name door de huisvesting van studenten en bijbehorende voorzieningen. Voorwaarde is wel het vergroten van de levendigheid en de verblijfskwaliteit. Het Utrecht Science Park biedt plek aan start-ups, doorgroeiërs, volwassen bedrijven en kennis- en onderzoeksinstituten op het gebied van duurzaamheid, lifesciences en ICT. De verbondenheid met de regio is groot, maar de doorontwikkeling mogelijk te maken is verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting noodzakelijk. Samen met Rijk en provincie zijn we een brede gebiedsverkenning gestart, gericht op een duurzame oplossing voor de bereikbaarheid. Een ontsluiting vanuit het spoor op andere wijze dan via Utrecht CS is een mogelijkheid. Rond Utrecht Science Park en de gerelateerde delen van Utrecht Oost is de ontwikkeling van een sternetwerk noodzakelijk waarin ook Bilthoven en Zeist een rol van betekenis spelen. Daarnaast is de relatie tussen Utrecht Centrum en Utrecht Science Park zodanig intens dat - in aanvulling op de tram om de zuid - een goede vervoersoplossing met meer reizigers-

capaciteit noodzakelijk is. Die oplossing moet tegelijk bijdragen aan de gewenste hoge stedelijke kwaliteit in de binnenstad (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit). Een tram door de binnenstad biedt daarbij perspectief. De omgevingskwaliteit is tenslotte gebaat bij een goede aansluiting op Amelisweerd.

### 3.4.3 Leidsche Rijn Centrum

Leidsche Rijn Centrum is een gemengde toplocatie met veel kwaliteiten die bedrijven, bezoekers en bewoners aanspreken. Een recent uitgevoerd onderzoek onder 900 kantoorgebruikers in de regio wees uit dat er veel vraag is naar kantoren op locaties die zowel per openbaar vervoer als per auto uitstekend bereikbaar zijn. Daarnaast worden centrumvoorzieningen hoog gewaardeerd. Met de combinatie van winkels (o.a. foodmarket), horeca, bibliotheek, wijkbureau, gezondheidszorg, maatschappelijke en culturele voorzieningen, ruimte voor evenementen en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte heeft Leidsche Rijn Centrum, alles in zich om als 'huiskamer' voor Leidsche Rijn te gaan functioneren. De combinatie van een NS-station en de directe verbinding met de snelweg A2 maakt dat het centrum één van de best bereikbare vestigingslocatie van Nederland is. De reisafstand naar Utrecht CS met de trein bedraagt bovendien slechts 4 minuten. Met de groei van deze nieuwe locatie zetten we in op verhoging van de bedieningsfrequentie van het station en op termijn op een intercitystatus.

Afbeelding:  
Opgaven  
Leidsche Rijn Centrum



Evenals bij Utrecht Science Park zien wij rond Utrecht Leidsche Rijn een sternetwerk ontstaan, wat een positieve invloed heeft op de bereikbaarheid van Utrecht CS.

### **Detailhandel**

De opkomst van internetwinkels maakt vooruitblikken op de toekomst van de detailhandel lastig. Kansen voor Utrecht liggen in het recreatief winkelen, maar ook in het gegeven dat we de komende jaren doorgroeien naar een stad met 400.000 inwoners. Voor verschillende segmenten van de retailmarkt zien we verschillende bedreigingen maar ook kansen. Kleine ondernemers hebben het overal in Nederland moeilijk, maar hebben kansen op plekken waar veel mensen bijeen komen. We organiseren ontmoeting en breiden het binnenstadmilieu uit. Dat biedt ook kansen voor de detailhandel als onderdeel van dat milieu. Binnen het binnenstadmilieu zien we tegelijk dat de detailhandel per vestiging minder oppervlak gaat innemen. Hierdoor wordt het winkelgebied eerder compacter dan groter. Bij de groei van de stad past ook de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum, dat door een flexibele aanpak kan groeien naar de omvang die bij de marktontwikkelingen past. Nieuwe concepten geven dit centrum een impuls.

The Wall biedt geen ruimte voor uitbreiding van detailhandel en focust op ontwikkeling van 'leisure'.

De detailhandelsstructuur in Utrecht wordt gekenmerkt door concentratie en fijnmazigheid. Dat vraagt telkens om maatwerk per gebied. In de kleinere centra bieden we ruimte aan schaalvergroting waar dat wijk- en buurtcentra in stand helpt te houden. Bij de kleinere strips zetten we niet per definitie in op handhaven van de detailhandel, wel op het faciliteren van diverse functies om leegstand te helpen voorkomen.

Voor de ontwikkeling van de economische functie van Utrecht blijven we niet stilstaan bij vertrouwen in het traditioneel aantrekkelijke vestigingsklimaat (centrale ligging, compacte stad in een groene omgeving, aantrekkelijk woonklimaat). We zetten in op het stimuleren van de digitale bereikbaarheid van bedrijventerreinen en woningen, verbetering van het internationaal vestigingsklimaat door uitbreiding van het aantal internationale scholen en vestiging van een expat centre, datagedreven sturing en big data door het openstellen van de vele binnen de gemeente beschikbare gegevens in datasets, stimuleren van netwerken en ontmoeting op fysieke hotspots en het beschikbaar hebben van kwalitatief goede woonruimten en woonklimaat.

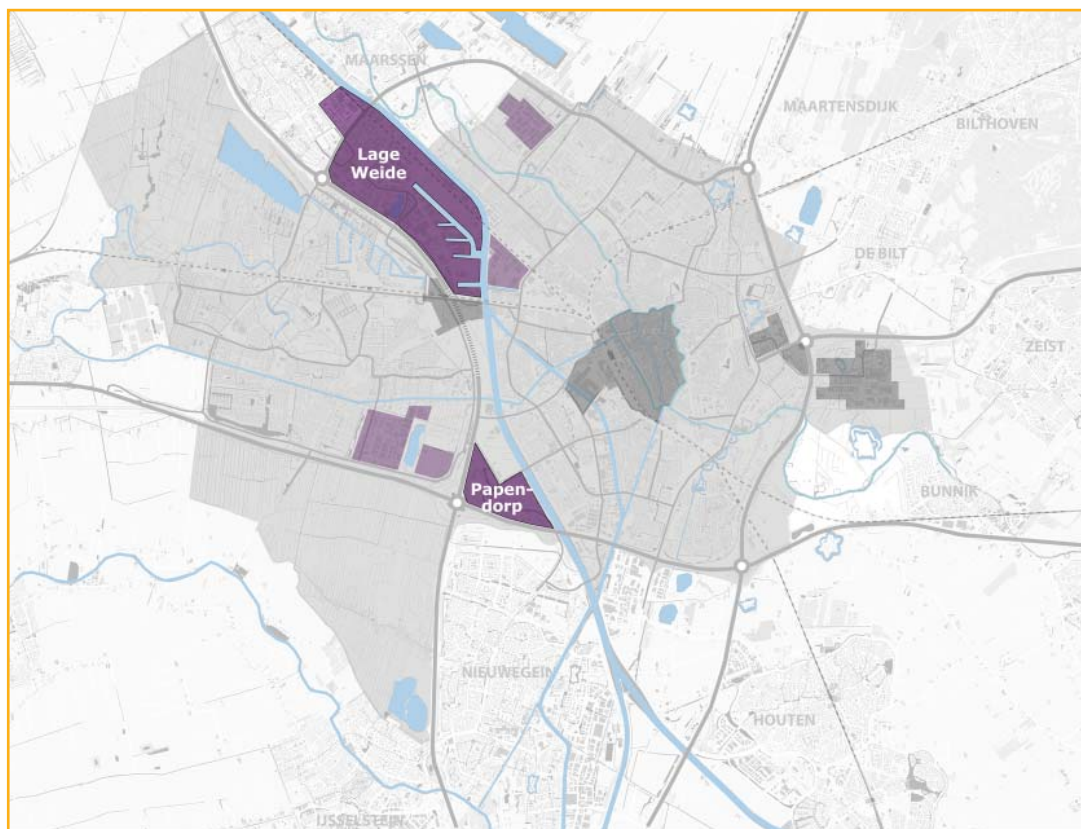
Voor de ontwikkeling van Utrecht is het van belang dat er naast de economische ontwikkelingsgebieden ruimte is voor nieuwe initiatieven op (creatieve) broedplaatsen. Vooral het Werkspoorkwartier, de Cartesiusdriehoek en (delen van) de Merwedekanaalzone bieden -permanent of tijdelijk- kansen voor een stedelijk en creatief vestigingsklimaat. Ook de beschikbaarheid van banen is natuurlijk belangrijk voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Dat willen we stimuleren, zowel in de economische ontwikkelingsgebieden als daarbuiten.

#### **3.4.4 Lage Weide**

Lage Weide is met 216 ha (bruto) het grootste bedrijventerrein in de regio en biedt werkgelegenheid aan circa 18.000 mensen. Om in Utrecht een breed spectrum aan werkgelegenheid te kunnen bieden, is dit gebied evenals Papendorp van groot belang. Het terrein is gelegen aan de A2 en heeft ook een directe aansluiting waardoor het een interessante locatie is voor de logistieke sector. Het biedt als logistieke hotspot goede mogelijkheden voor de vestiging van kleinere en middelgrote logistieke bedrijven.

Het accent ligt op logistiek maar ook bouwbedrijven, ICT, creatieve sector etc. zijn hier gevestigd. Het terrein biedt ruimte aan bedrijven uit de milieucategorie 1 tot en met milieucategorie 5. Deze brede insteek willen we graag voor Lage Weide behouden. Wel bezien we de mogelijkheden om de hinder zodanig te reduceren dat woningbouw in de omgeving van het Werkspoorterrein tot de mogelijkheden gaat behoren. Het functioneren van het bedrijfsterrein willen wij echter niet in gevaar zien komen.

Afbeelding:  
Werkgelegenheids-  
hotspots



Het gebied zit sinds twee jaar weer in de lift en verjongt zich met nieuwe bedrijven. Op verschillende locaties vindt herontwikkeling (sloop/nieuwbouw) plaats waardoor ruimte wordt geboden voor nieuwe ontwikkelingen. De afgelopen jaren hebben zich hier een aantal nieuwe bedrijven gevestigd: DHL, Volker Wessel, Kuehne Nagel, New Wave etc. Het terrein is sociaal –economisch belangrijk omdat het ruimte biedt voor zowel hooggeschoolde maar zeker ook lager en middelbaar geschoolde werknemers.

Naast de aansluiting op de snelweg beschikt het terrein over een aansluiting op het spoor en verschillende insteekhavens en een containerterminal met een verbinding naar het Amsterdam Rijnkanaal. Lage weide is is één vd grootste binnenhavens in Nederland. In het project Port of Utrecht werkt gemeente samen met bedrijfsleven en branche-organisaties aan innovatie en verduurzaming van de logistiek. Doel is het stimuleren van inzet van multimodale transportmiddelen en m.n. de koppeling tussen ontwikkelingen in landelijke en stedelijke distributie door o.a. de realisatie van een Logistiek Ontkoppelpunt.

De gemeente werkt ook samen met Industrievereniging Lage Weide, Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU), VNO en bedrijfsleven in het project 'Impuls Lage Weide'. Doel is om, zeker nu het terrein in de lift zit, de profilering en marketing van het terrein te versterken, de samenwerking tussen (techniek)onderwijs en bedrijfsleven te versterken en met extra aandacht voor acquisitie en herontwikkeling de groei van de werkgelegenheid verder te stimuleren.

### **Bedrijven**

Op bedrijfsterreinen zien we een toenemende vraag naar niet-bedrijfsfuncties zoals horeca, leisure en sport. Dat vraagt om maatwerk. We willen bedrijven stimuleren zich in Utrecht te vestigen of om hier te blijven. Daarvoor zetten we het Lokaal Economisch Fonds in, onder voorwaarde dat een stimulans ontstaat voor de werkgelegenheid. Voorlopig is voldoende bedrijfsterrein beschikbaar, waardoor Strijkviertel de komende jaren nog niet als nieuwe locatie in de markt wordt gezet. Lageweide is een belangrijke logistieke hotspot in Utrecht. Hier zijn nog mogelijkheden voor de vestiging van kleinere en middelgrote logistieke bedrijven. Voor grote logistieke terreinen (> 2,5 hectare) wordt verwezen naar de regio ('t Klooster). Leisure willen we in eerste instantie een plek geven in Leidsche Rijn (The Wall). We zijn terughoudend in het faciliteren van grootschalige zaalverhuur, vanwege de overlast die dat met zich mee brengt.

In woonwijken blijkt minder markt voor kleinschalige bedrijvigheid in specifiek vastgoed. Starters werken langer vanuit huis of op diverse daartoe aangeboden (openbare) locaties in de stad. Voor het invullen van plinten onder nieuwbouw om zo de levendigheid in wijken te stimuleren is een grote verdiepingshoogte vereist en flexibiliteit in prijsniveau, huurtermijn, unitgrootte, bestemmingsmogelijkheden etc., maar zal regelmatig ook wonen nodig zijn om leegstand op de begane grond te vermijden. Tijdelijke functies zoals de Vechtclub XL op het voormalige OPG-terrein worden gestimuleerd, vooral indien sprake is van innovatie en waarde creatie.

### **3.5 Hogere dichtheden in het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone**

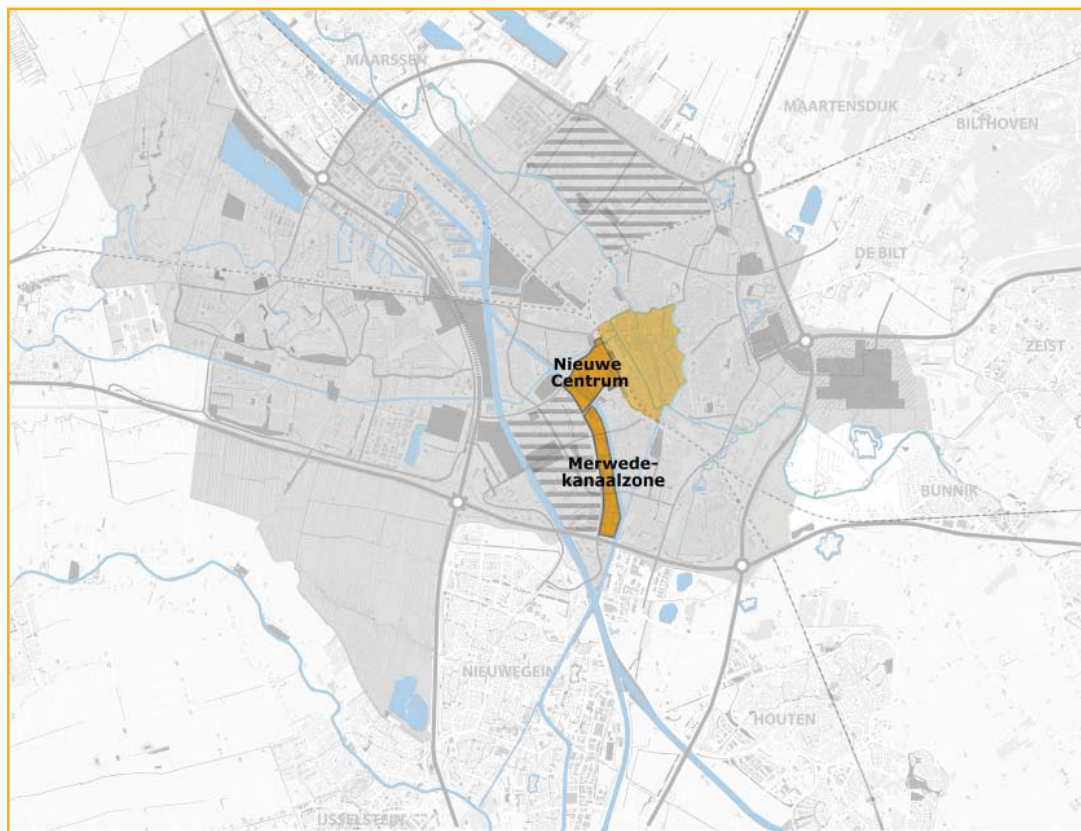
De populariteit van Utrecht groeit. Nederland verwacht ook wat van Utrecht. De ontwikkeling van de stad staat niet stil. We kiezen ervoor de groei binnen de bestaande stad te laten plaatsvinden.

We willen echter niet dat de ontwikkeling van elk plekje in de stad wordt gedomineerd door de behoefte om de stad te verdichten. Op sommige plekken in de stad vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om toevoegen van stedelijke functies, op andere juist om versterking van groen en openbare ruimte. Door het maken van een duidelijke keuze voor een beperkt aantal prioritaire verstedelijkingsgebieden denken we dat sprake zal zijn van een evenwichtige ontwikkeling van de stad.

De Merwedekanaalzone en het Nieuwe Centrum zijn locaties waar we door intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een mate van stedelijkheid willen realiseren die ons in staat stelt elders in de stad andere kwalitatieve uitgangspunten te kiezen voor een verantwoorde groei.

De keuze voor die gebieden heeft een vergelijkbare achtergrond. Het gaat om gebieden van aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, die worden ervaren als barrière in de stad en waar de huidige functie al onder druk staat. In beide gebieden is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Ze liggen op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt.

Afbeelding:  
Ontwikkelgebieden met  
prioriteit



Wij stellen aan de ontwikkeling van die locaties randvoorwaarden vanuit stedelijk belang. Faciliteren van de groei van de stad in combinatie met het koesteren van bestaande kwaliteiten betekent dat we keuzes moeten maken. Daartoe zijn we ook bereid en dat betekent dat we op deze verdichtingslocaties het accent leggen op andere kwalitatieve aspecten. Zo stelt intensief ruimtegebruik andere eisen aan de inrichting van de openbare ruimte. Overigens: aangezien het in beide gevallen gaat om te transformeren bedrijfslocaties, zijn we in staat om openbare ruimte aan het beschikbare areaal toe te voegen. Verdichting in deze gebieden zien we als een kwaliteitsimpuls voor de stad.

Niet voor alle stedelijke functies betekent de groei dat er naar nieuwe locaties moet worden gezocht. Voor woningbouw zetten we in op efficiënt ruimtegebruik en verdichting op de nieuwe, stedelijke transformatielocaties en overigens op ontwikkelingen die bijdragen aan verbetering van het leefklimaat in bestaande woongebieden. De vraag naar kantoren, bedrijven en detailhandel is echter zodanig veranderd dat de al vastgestelde locaties ruimschoots voldoen.

Wel zien we dat de hoeveelheid groen per inwoner binnen de stadsgrenzen achterblijft bij andere Nederlandse steden terwijl de drukte in de openbare ruimte door de bevolkingsgroei toeneemt en klimaatverandering er hogere eisen aan stelt. Er zijn echter belangrijke groene en recreatieve gebieden op korte afstand van de stad beschikbaar, zoals Amelisweerd, De Haar en het Noorderpark. We zetten in op verbetering van de bereikbaarheid van die groengebieden als onderdeel van de keuze om voor de Merwedekanaalzone en het Nieuwe Centrum in te zetten op hogere dichtheden.

Ook zal er meer aandacht moeten komen voor het vertalen van de groeicijfers in de noodzakelijke maatschappelijke-, culturele- en zorgvoorzieningen, onderwijs en sport. Ruimte voor

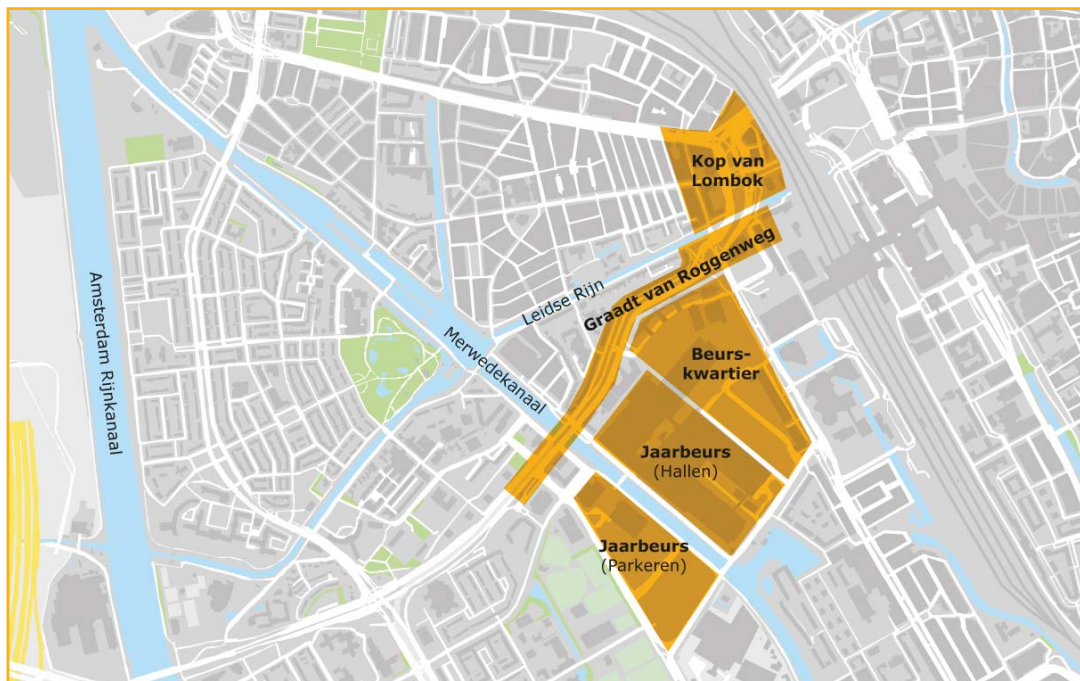
voorzieningen op stedelijk niveau zoeken we – met uitzondering van sport - in eerste instantie in de economische ontwikkelingsgebieden.

Het belang dat we hechten aan ontwikkeling van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaal-zone tot gebieden met een hoge mate van stedelijkheid, hogere dichtheden en met een hoge kwaliteit, heeft consequenties voor de aanpak van beide gebieden.

### 3.5.1 Het Nieuwe Centrum

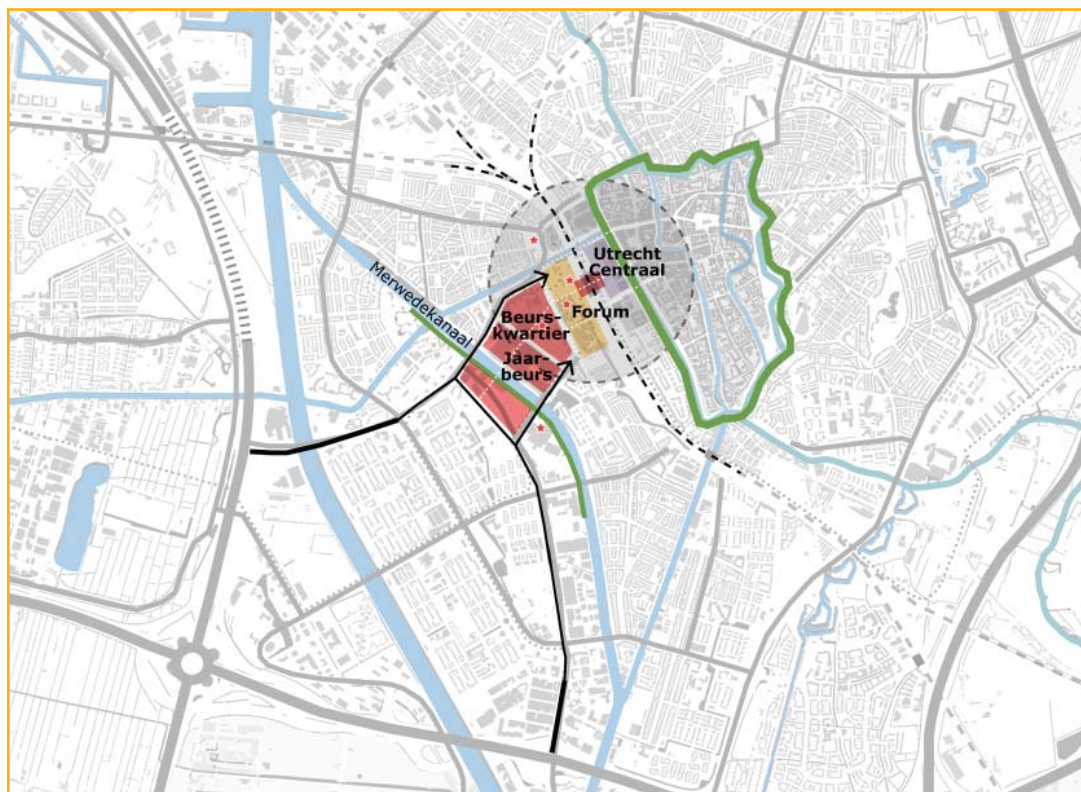
Voor de ontwikkeling van het Jaarbeursgebied hebben we een toekomstvisie vastgesteld. We bieden ruimte voor groei van het centrum in westelijke richting. Dit wordt mogelijk gemaakt doordat de Jaarbeurs haar activiteiten concentreert aan de kant van het Merwedekanaal. Het Nieuwe Centrum moet het bestaande centrumgebied gaan aanvullen, met naast wonen veel ruimte voor leisure, ontspanning, culturele functies en horeca. Onderdeel van onze ruimtelijke strategie is de ontwikkeling van het Beurskwartier (oostelijk deel van het huidige Jaarbeursgebied dat op termijn voor transformatie beschikbaar komt) met een zwaar accent op wonen en bebouwing in hoge dichtheden. Voetgangers en fietsers krijgen in het centrum voorrang. We onderzoeken de mogelijkheden om met een extreem lage parkeernorm vooral te focussen op doelgroepen die geen gebruik maken van de auto of die voldoende hebben aan het gebruik van (elektrische) deelauto's. In samenhang daarmee wordt het Jaarbeurs-parkeren verplaatst naar de westkant van het Merwedekanaal.

Afbeelding:  
Deelgebieden nieuwe centrum



We bouwen aan een gezonde stad met een duurzame toekomst. De uitdaging is om de tweede fase van het Stationsgebied energieneutraal te realiseren. In het gebied wordt geëxperimenteerd met gezonde verstedelijking onder de noemer 'Healthy Urban Boost'. Aanvullend worden kansen voor vergroening, infiltratie en hergebruik van regenwater optimaal benut. Het benutten van daken van gebouwen voor stadslandbouw is in dit gebied enorme kansrijk.

Afbeelding:  
Opgaven Nieuwe Centrum



### 3.5.2 Merwedekanaalzone

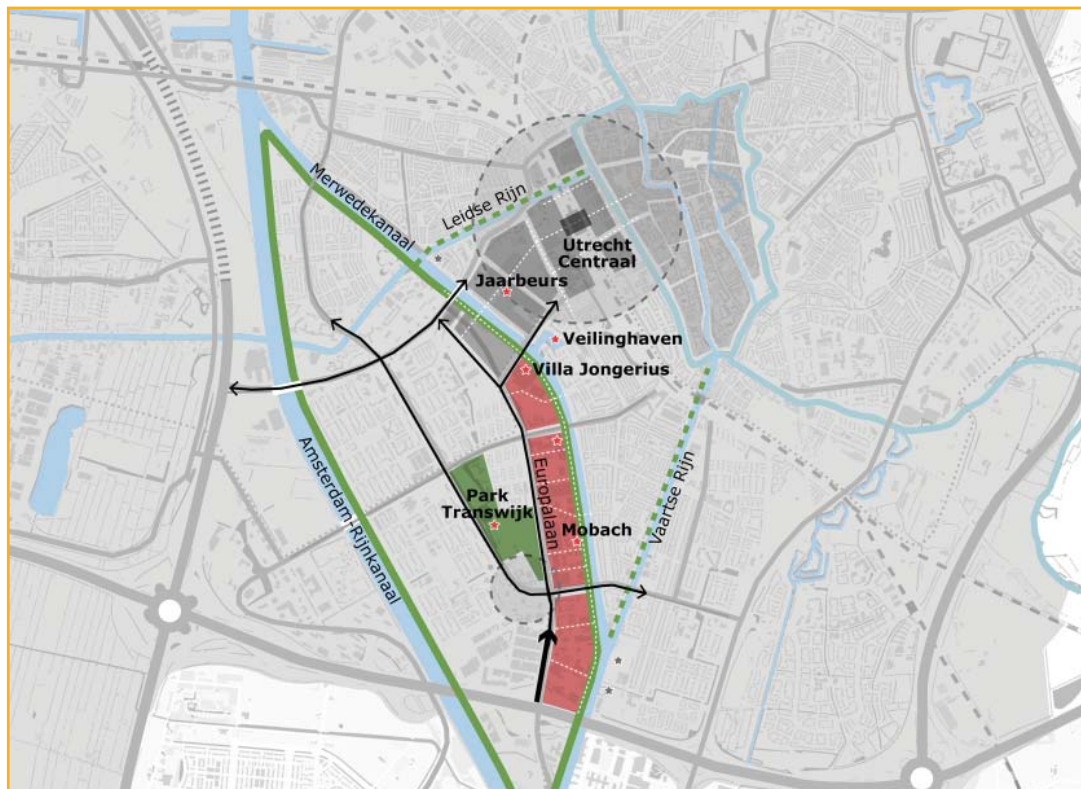
Recente capaciteitsberekeningen voor de Merwedekanaalzone laten zien dat op de 70 hectare grote strook met een gemiddelde woningdichtheid van 55 woningen per hectare ongeveer 4.000 woningen van gemiddelde grootte kunnen worden gerealiseerd. Ter vergelijking: de gemiddelde dichtheid in Parkhaven bedraagt 80 woningen per hectare. We streven in de Merwedekanaalzone naar meer stedelijkheid dan in Parkhaven. Deze inzet betekent dat we de regie op de ontwikkeling van het gebied zullen aanscherpen om samen met partners en met inachtneming van kwaliteitsdoelstellingen vanuit gezonde verstedelijking tot de gewenste grotere mate van stedelijkheid te komen. Daar hoort een grotere bouwhoogte bij, een groter aandeel appartementen en focus op stedelijk georiënteerde doelgroepen. Vanwege de grote diversiteit in het gebied is een gefaseerde aanpak noodzakelijk. Dat biedt mogelijkheden voor kwaliteitsverhoging door middel van tijdelijke functies als de Vechtclub XL en stadslandbouw. Vooropgesteld: in de planvorming heeft de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied prioriteit en is er dus niet vanzelfsprekend ruimte voor tijdelijke functies. Wel moeten we zoeken naar mogelijkheden om duurzaam gebruik te maken van de bijdragen die dergelijke tijdelijke functies leveren aan de te ontwikkelen sociale structuur. Stadslandbouw kan bijvoorbeeld een vervolg krijgen via groene daken, die ook een bijdrage kunnen leveren aan waterberging en verkoeling.

Bij de invulling van het openbaar gebied speelt groen een belangrijke rol. Als contramal voor de stedelijke invulling geven we buiten het plangebied voorrang aan het ontwikkelen van een Rondje Stadslandbouw - naar voorbeeld van de track in het Máximapark - en naar goede verbindingen met de groene open ruimte buiten de bebouwde kom.

Een belangrijk deel van de bevolkingsgroei van de stad wordt in de Merwedekanaalzone opgevangen. Het zuidelijk deel van de Merwedekanaalzone ligt niet direct bij een (groot) vervoersknooppunt, terwijl voor de ontwikkeling wel een hoogwaardige openbaar vervoer-

of tramontsluiting nodig is. Het noordelijk deel van de zone ligt op korte afstand van het stadscentrum. We onderzoeken of – in het verlengde van de keuzes die we voor het Beurskwartier willen maken – ook hier een lage, bij stedelijke doelgroepen passende parkeernorm kan worden toegepast.

Afbeelding:  
Opgaven  
Merwedekanaalzone



### 3.5.3 Alternatieven

We stimuleren een zo breed mogelijk palet aan stedelijke functies. In dat opzicht blijven - naast de ontwikkeling van Merwedekanaalzone, het Nieuwe Centrum en de economische ontwikkelingsgebieden – andere locaties van belang: de 2e Daalsedijkbuurt, het Kruisvaartterrein en de aansluiting van Leidse Rijn op de oude stad en vice versa. Eveneens belangrijk is de ontwikkeling van broedplaatsen in het Werkspoorgebied. Het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal beschouwen we bij dit alles niet als belemmeringen, maar als kansen, als dragers voor nieuwe ruimtelijke functies en aantrekkelijk voor gebruik door bewoners en recreanten.

Ook transformatie van vrij komend vastgoed levert een belangrijke bijdrage aan het levendig houden van de stad. Op de langere termijn is het denkbaar dat voor het opvangen van blijvende verstedelijkingsdruk gebieden ten zuiden van de A12 in beeld komen. Maar nu maken we een duidelijke keus om te focussen op binnenstedelijke gebieden. Indien het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone niet het gewenste resultaat opleveren en alternatieve locaties in beeld moeten komen, denken we in eerste instantie aan ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en/of Leeuwesteyn-zuid. Daar zitten haken en ogen aan: de Cartesiusdriehoek is een gebied met hoge milieubelasting, dat bovendien ligt in één van de meest kwetsbare delen van de stad uit het oogpunt van bereikbaarheid. Voor de ontwikkeling van Leeuwesteyn-zuid is verplaatsing van de Asfaltcentrale een randvoorwaarde, evenals het beperken van de geluidhinder vanaf de A2. Om die reden geven we de voorkeur aan het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone als prioritaire transformatiegebieden.

### 3.6 Kwaliteitsverbetering in wijken en buurten

Een stad is niet zozeer een verzameling gebouwen als wel een verzameling mensen. Die mensen ontwikkelen sociale structuren en de ruimtelijke inrichting van de stad helpt hen daar bij. In onze stad woont een enorme diversiteit aan mensen. Die hebben allemaal hun eigen leefstijl en eigen wensen. Utrecht kent ook een grote variatie aan wijken en buurten. We koesteren die diversiteit. We willen met de ruimtelijke programma's en projecten die diversiteit mogelijk maken, zodat mensen ook wat te kiezen hebben: de stad biedt een breed palet aan mogelijkheden.

Dat betekent dat we met maatwerk de diversiteit in wijken willen vergroten. We stellen daarom niet langer uniforme eisen aan de samenstelling van programma's.

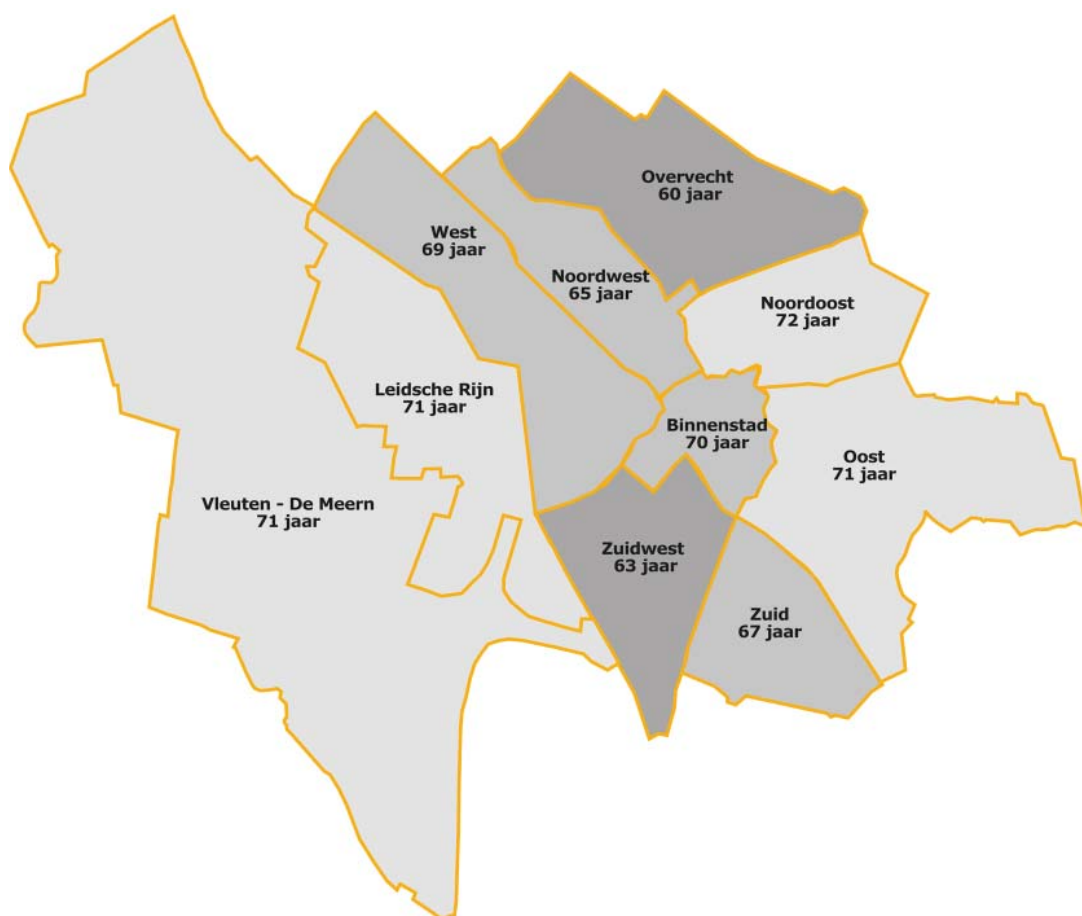
We zien dat mensen met een vergelijkbare leefstijl elkaar opzoeken, waardoor woonmilieus ontstaan waarin mensen zich thuis voelen. Ver doorgevoerde menging op buurt- en straatniveau vinden wij om die reden niet wenselijk.

Een keerzijde van de aantrekkingskracht van Utrecht is de grote druk op de woningmarkt en stijgende prijzen. Dit heeft als ongewenste effect dat groepen die niet zo'n sterke positie op de woningmarkt hebben geen toegang hebben tot een aantal wijken in de stad. Verschillen tussen wijken en differentiatie van woonmilieus mogen er niet toe leiden dat mensen die zijn aangewezen op de sociale voorraad, alleen terecht kunnen in een beperkt aantal wijken. Wij hanteren daarom als principe: differentiatie van woonmilieus op (sub)wijkniveau, eenheid op buurt/straatniveau.

Afbeelding:  
**Levensverwachting in goede gezondheid**  
 Bron: Volksgezondheidmonitor Utrecht 2014

**Legenda:**

- = Hoger dan Utrecht gemiddeld
- = Gelijk aan Utrecht gemiddeld
- = Lager dan Utrecht gemiddeld



Tabel:

**Ontwikkeling opleidingsniveau per wijk**

Bron: Onderzoek Utrecht inwonersenquete

**Legenda:**

■ = % laag opgeleiden

■ = % hoog opgeleiden

Wijk in Utrecht	2006		2010		2014	
West	16,3	63,4	17,8	60,6	14,7	66,2
Noordwest	31,7	42,2	24,6	51,9	26,6	51,5
Overvecht	42,7	28,6	43,9	27,7	34,1	33,9
Noordoost	11,8	66,7	10,3	71	9,8	73,1
Oost	9,1	68	9,5	69	8,4	67
Binnenstad	4,8	75	6,6	75	5,2	79
Zuid	22	51	20	56	16	64
Zuidwest	30	44	28	49	27	48
Leidsche Rijn	17,6	55,3	18,6	56	16,2	57
Vleuten - De Meern	26,3	35,9	21,7	43,9	25,2	43,3
<b>Utrecht totaal</b>	<b>22,4</b>	<b>51,7</b>	<b>19,3</b>	<b>56,9</b>	<b>19,3</b>	<b>57</b>

In de stad ontwikkelen we veel kleinere locaties en projecten die in belangrijke mate bijdragen aan de woningbouwproductie. Maar productie weegt op deze verspreide locaties niet het zwaarst. Het uitgangspunt is het verbeteren van de kwaliteit van de gebieden waarbinnen zij liggen. Vooral in delen van Overvecht en Kanaleneiland is dat nodig: gezondheids-indicatoren laten zien dat de levensverwachting van bewoners van die wijken weliswaar toeneemt, maar toch achterblijft bij die van bijvoorbeeld de wijken in Oost en in Leidsche Rijn. Dat geldt ook voor de kansen op opleiding en werk. Wij vinden die verschillen ongewenst in de mate waarin zij zich voordoen.

Voor Kanaleneiland-Noord, Hoograven Zuid (oostzijde), Ondiep, Fruitbuurt Noord, De Gagel en de spoorzone Overvecht is het uitgangspunt van ontwikkelingsopgaven het verminderen van sociaal-economische problematiek en (met name in Overvecht en Kanaleneiland) een toename van de levensverwachting in goede gezondheid. Dat willen we onder meer bereiken door de resultaten te gebruiken uit de Health Hub en de Healthy Urban Boost. We proberen wijken voor een brede doelgroep aantrekkelijker te maken. Het programmeren van stedelijke functies en de aanpak van de openbare ruimte bieden kansen wanneer daarbij de sociaal-economische problematiek in het oog wordt gehouden. Beide methoden kunnen de ontmoetingsmogelijkheden bevorderen en daarmee de sociale samenhang.

### 3.6.1 Stedelijke functies in de wijken

Als we naar de verschillen tussen wijken kijken, blijven Overvecht en Kanaleneiland de belangrijkste aandachtsgebieden. Juist hier is het van belang ook met ruimtelijke middelen in te zetten op verbetering van de leefomstandigheden. Bovendien kan dit helpen voorkomen dat sociale stijgers een wijk als Overvecht verlaten. Waar zich kansen voordoen zetten we in op een grote variatie van de woonmilieus in Overvecht en Kanaleneiland maar – aan de andere kant van het spectrum - ook in de wijken Noordoost, Oost, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

Het beschikbaar hebben van een voorraad sociale huurwoningen die groot genoeg is en de betaalbaarheid daarvan vinden we belangrijker dan het maximaliseren van de kwaliteit van

de woningen. Wij hebben daarover afspraken met de Utrechtse corporaties gemaakt. Vooral een groter aanbod van middeldure huur- en koopwoningen biedt doorstromers uit de sociale huursector kansen zodat ook in de sociale sector meer aanbod vrijkomt voor degenen die daarop zijn aangewezen. Het biedt hen ook mogelijkheden om in de wijken zelf een wooncarrière te maken.

De groei van de stad heeft ook gevolgen voor de vraag naar voorzieningen, zoals wijk- en buurtcentra, scholen, sportaccommodaties, speeltuinen en wijkcultuurhuizen. Het gaat zowel om de gewenste hoeveelheid als de spreiding van deze voorzieningen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen houden we rekening met de op wijkniveau noodzakelijke voorzieningen. Voor voorzieningen op stedelijk niveau zoals culturele functies, een bioscoop, bibliotheek of bepaalde vormen van leisure, wordt in eerste instantie een plek gezocht in de economische ontwikkelingsgebieden. Bij het plannen van nieuwe voorzieningen met een ontmoetingsfunctie zoeken we naar mogelijkheden om aan te sluiten bij de ontmoetingsfunctie van de openbare ruimte.

Zeer bepalend voor het perspectief van mensen is onderwijs, we willen daarom dat het aanbod in de wijken op orde is. Goed onderwijs biedt kansen op ontplooiing en ontwikkeling. Scholen leveren bovendien een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van sociale structuren. Het totaal aantal leerlingen in Utrecht groeit naar verwachting van 43.400 naar ongeveer 50.000 in 2028 (+15%). De verwachte groei leidt tot een uitbreidingsbehoefte in alle onderwijsvormen. In eerste instantie wordt daarbij gekeken naar invulling van de ruimte in bestaande vestigingen. De uitbreidingsbehoefte voor het primair onderwijs wordt bepaald op buurt- of wijkniveau, de overige uitbreidingsbehoeften worden op stedelijk niveau bepaald. Op basis van de sociaal-economische positie worden er extra voorzieningen aangeboden zoals voorschool, brede school en activiteiten tijdens de 'verlengde schooldag'. Onderwijsvoorzieningen in de wijk worden afgestemd op de bevolkingssamenstelling en de daar uit voortvloeiende behoeften. Het beleid is erop gericht dat er voor alle kinderen plek is op een basisschool in de wijk waar zij wonen.

### **3.6.2 Openbare ruimte en ontmoeting**

Mensen ontmoeten elkaar overal in de stad, niet alleen op stedelijk niveau, maar ook in de buurten en wijken. De openbare ruimte bepaalt in grote mate of mensen zich hier prettig voelen. Behoeftes aan rust en ontmoeting wisselen elkaar af. Elke wijk heeft behoefte aan aantrekkelijke ontmoetingsplekken, ideaal om stadsbewoners met verschillende achtergronden tegen te komen. Plekken ook die geschikt zijn voor verschillende gebruiksvormen op verschillende momenten in het jaar of op de dag, voor verschillende doelgroepen.

De ontwikkeling van Leidsche Rijn is hiervan een goed voorbeeld. Voor de bewoners is het Máximapark een centrale ontmoetingsplek. Onlangs is de Hoge Woerd daaraan toegevoegd. Met de realisatie van Leidsche Rijn Centrum als 'huiskamer' voor de wijk en bijzondere plekken als het Berlijnplein en straks het Brusselplein wordt beoogd de sociale structuur te versterken, ook door de combinatie van (maatschappelijke) voorzieningen en ontmoeting in de openbare ruimte.

Sport speelt een grote rol bij ontmoeting en sociale binding, maar is vooral belangrijk voor een gezonde levensstijl. Op het schaalniveau van de wijk is het van belang sportvoorzieningen aan te bieden voor makkelijk toegankelijke activiteiten. Hier valt vaak een combinatie te maken met de ruimte die nodig is voor het bewegingsonderwijs van basisscholen. Steeds

meer mensen kiezen voor een vorm van individueel of informeel sporten. Voor deze vormen van sport kunnen Utrechters prima gebruik maken van de stadsparken en de doorgaande lijnen. Zo willen we in Zuidwest met het Rondje Stadseiland, een wandel-, jog- en fietsrondje langs de twee kanalen in Utrecht, de ontmoetingsfunctie op wijkniveau versterken.

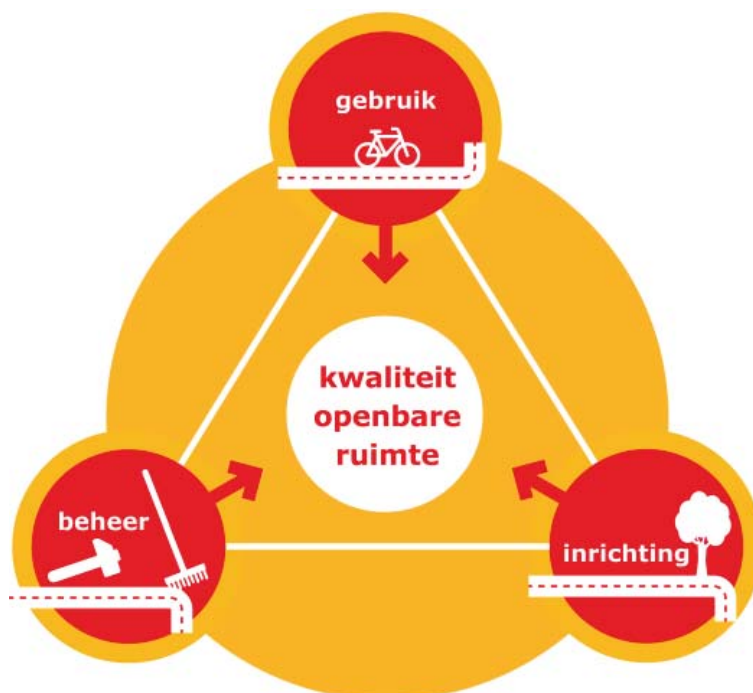
De binnenstad is nu al een ontmoetingsplek met allure. De stadsbuitengracht is steeds meer in trek voor eenmalige ontmoetingen en evenementen. Het terugbrengen van het water in de Catharijnesingel geeft de openbare ruimte in het nieuwere deel van het centrum een impuls. Waar mogelijk ontwikkelen we nieuwe ontmoetingsplekken in samenwerking met, en met bijdragen van ontwikkelende partijen in de wijken. De Oosterspoorbaan is daarvan een goed voorbeeld.

In Overvecht is heel veel groen, we streven naar een nog intensiever gebruik. Toevoegen van bebouwing kan daarbij een rol spelen. Daarnaast willen we in Overvecht en in Kanaleneiland de openbare ruimte vaker inrichten als 30 km/uur-gebied.

Inbreiding en toenemende drukte in de stad beperken de mogelijkheden voor uitbreiding van de openbare ruimte. De hoeveelheid groen per inwoner zal niet toenemen, ook niet door grotere herontwikkelingen als het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone waar privéterrein aan de stad wordt teruggegeven en de openbare ruimte dus groeit. Oplossingen zoeken we eerder in het handhaven en waar nodig verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en in een zorgvuldige inrichting.

De toenemende drukte in de stad zorgt voor meer slijtage en maakt een ander niveau van onderhoud noodzakelijk. De groei van de stad biedt extra mogelijkheden om werk-met-werk te maken en in het verlengde van de ontwikkeling achterstallig onderhoud weg te werken. In de 'Ketenaanpak Openbare Ruimte' hebben we drie niveaus van inrichting benoemd met bijpassend beheer. Achterstallig onderhoud past daar niet bij.

Afbeelding:  
**Kwaliteit openbare ruimte**



Een punt van aandacht bij de ketenaanpak is dat de kosten van beheer van de openbare ruimte variëren bij de verschillende dichtheden die op basis van de ruimtelijke strategie voor verschillende delen van de stad worden gehanteerd.

Naast de Utrechtse basiskwaliteit (Domstadkwaliteit) onderscheiden we voor een aantal bestaande en nieuwe 'visitekaartjes' van de stad een excellente kwaliteit van inrichting. Dat geldt naast de economische ontwikkelings- gebieden (binnenstad, Stations- gebied en het Nieuwe Centrum, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park) bijvoorbeeld ook voor het Máximapark, Haarzuilens en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Daarnaast kan bij enkele bijzondere plekken in de stad een verbijzondering aan de basiskwaliteit kan worden toegevoegd. Hierbij gaat het om bijvoorbeeld de kanalen, rivieren, oude wegen, linten, winkelgebieden, stationsgebieden en parken.

Vooraf bij grotere herontwikkelingen streven we er naar ook de ondergrondse wereld te reorganiseren, zodat belemmeringen voor de inrichting van de openbare ruimte worden weggenomen.

### **3.6.3 Benadering op buurtniveau**

Op buurtniveau hebben bewoners behoefte aan kleinschalige plekken om met elkaar activiteiten te ontplooiën en elkaar te ontmoeten. Zeker voor ouderen en jeugd is dat van groot belang. Zo kiezen jongeren vaker voor beoefening van Urban Sports op buurtniveau. We combineren ook hier waar mogelijk bijzondere functies met ontmoetingsplekken in de openbare ruimte.

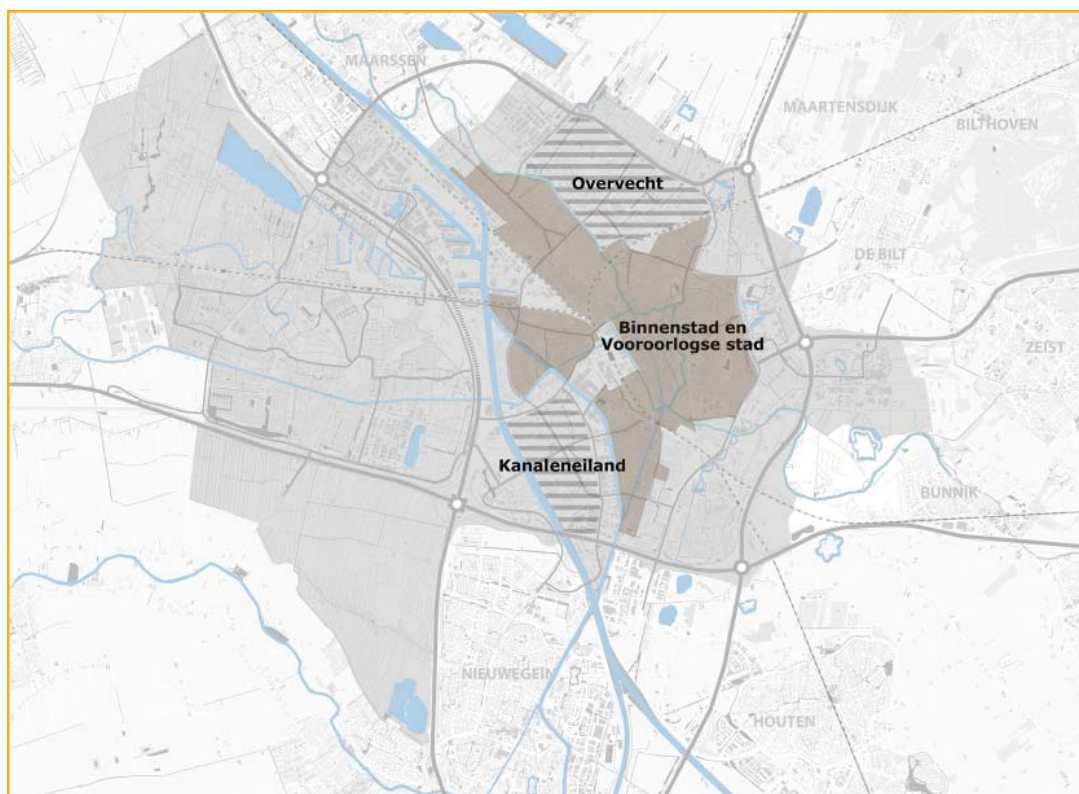
In transformatiegebieden zoals het Werkspoorterrein zien we veel (al dan niet tijdelijke en vaak zeer creatieve) initiatieven. Die passen in ons streven om 'samen de stad te maken' en maken onze stad onmiskenbaar aantrekkelijker en meer divers. Vaak ontstaat door die initiatieven waardevermeerdering, waardoor deze gebieden aantrekkelijker worden voor ontwikkelaars en investeerders en er verdringing kan ontstaan. We bezien per gebied hoe wij hiermee om willen gaan en welke rol wij daarbij zelf als college hebben.

We bevorderen sociale samenhang en stimuleren ontmoeting door ruimte te bieden aan bewonersinitiatieven en sociaal ondernemers in de buurt en deze waar nodig te faciliteren. Het gaat bijvoorbeeld om op zichzelf staande activiteiten rond welzijn, wonen en zorg, kunst-, cultuur- en sportevenementen, feesten en groenonderhoud. De door de gemeente beheerde gebouwen in de wijken staan daarvoor ter beschikking.

Kunst en cultuur is er voor iedereen, het zijn ook belangrijke 'verbinders'. We zorgen ervoor dat zoveel mogelijk mensen, uit alle segmenten van de samenleving, met kunst en cultuur in aanraking komen. Belangrijk middel hiervoor is het ondersteunen van wijkcultuurhuizen. Deze culturele knooppunten hebben een laagdrempelig karakter en bieden ruimte voor actieve deelname van de directe omgeving. Veel van de amateurkunstverenigingen die de stad rijk is, maken gebruik van de wijkcultuurhuizen als presentatieplek.

Buurtteams spelen een centrale rol bij de toegenomen gemeentelijke verantwoordelijkheid als gevolg van de grote decentralisaties in de zorg. De extramuralisering heeft gevolgen voor de vraag naar voorzieningen in het sociaal domein. Ouderen blijven langer thuis wonen en mensen met een beperking wonen vaker zelfstandig. Het belang van de nabijheid van (een fijnmazig net van) toegankelijke voorzieningen voor ontmoeting en activering neemt daarmee toe. De vraag naar ruimte voor bestaande activiteiten en nieuwe initiatieven is afhankelijk van de aanwezige ruimte in wijk en buurt en de samenwerking tussen aan-

Afbeelding:  
Aandachtsgebieden  
oude stad, Overvecht en  
Kanaleneiland



bieders op wijkniveau. Meer specifieke voorzieningen voor kwetsbare inwoners zijn in de wijken georganiseerd door welzijns- en zorgaanbieders. De vraag naar ruimte kan zich voordoen bij (nieuwe) huiskamers in de wijk die een rol hebben als laagdrempelige ontmoetingsplekken. Zij zoeken vaak goed toegankelijke ruimten, centraal in de wijk.

### 3.7 De verbindingen

#### 3.7.1 Voorrang voor langzaam verkeer en openbaar vervoer

De bevolkingsgroei in een stedelijk gebied, waarvan de omvang vaststaat, de toenemende populariteit van de stad én de ambitie om de verblijfsfunctie van de openbare ruimte te versterken, maken een systemsprong in de afwikkeling van de mobiliteit noodzakelijk. Dat geldt stadsbreed, maar zeker ook voor de verkeersafwikkeling rond gebieden waar de drukte toeneemt. We zoeken daarbij naar het juiste evenwicht tussen de capaciteit van de infrastructuur en de omvang van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. We zoeken dus naar een balans tussen de bereikbaarheid van de economische ontwikkelingsgebieden en verdichtingslocaties aan de ene kant, en de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied aan de andere kant. We kiezen voor logische routes voor elke vervoerswijze, waarbij het type gebied bepaalt welke vervoersmodaliteit prioriteit krijgt. We verwerken niet meer verkeer dan een gebied aan kan, de inrichting en de verkeersregeling moeten het verkeer verleiden tot de gewenste keuzes. We zetten in op een optimaal gebruik van ruimte-efficiënte vervoer-wijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit maakt in de stad capaciteit op autowegen vrij die nodig is voor de bereikbaarheid van nieuwe ontwikkelingslocaties. Voor een gezonde doorgroei van de stad is een nieuwe balans nodig tussen de toenemende mobiliteitsvraag en de schaarse openbare ruimte.

Ruimtelijke intensivering zoals in de Merwedekanaalzone biedt kansen voor duurzame en efficiënte mobiliteit door een beter draagvlak voor gebruik van het openbaar vervoer.

Afbeelding:  
**Mobiliteitskeuzes per gebied**

Bron:  
"Slimme routes, slim regelen,  
slim bestemmen"



In een omgeving met een hoge dichtheid en veel voorzieningen kiezen mensen ook sneller voor lopen en fietsen. Een mobiliteitsbeleid dat zich meer richt op lopen en fietsen, stimuleert bewegen en dus de gezondheid.

In de nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' hebben we de stad ingedeeld in driezones. Deze ABC-zonering is bepalend voor de mobiliteitskeuzes per gebied.

#### **Zone A**

In zone A is de verkeersruimte schaars en zijn de fietser en vooral voetganger hoofdgebruiker. Hoogwaardig openbaar vervoer krijgt prioriteit bij kruisend verkeer. Er rijdt alleen autoverkeer en distributieverkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). Deze zone komt overeen met de economische ontwikkelingsgebieden.

#### **Zone B**

Zone B omvat de rest van de stad ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal en de kernen van Vleuten en De Meern. In deze zone wordt een balans tussen verkeersstromen en verblijfsruimte hersteld, met meer ruimte voor voetganger, fietser en verblijven. Er is geen ruimte voor autoverkeer dat omliggende wijken niet als vertrek- of eindpunt heeft.

#### **Zone C**

Zone C omvat het gebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal. In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte voor elke vervoerwijze. Vanuit duurzaamheid ligt de focus op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Goede HOV-banen, Randstadspoorstations en doorfietsroutes zijn cruciaal.

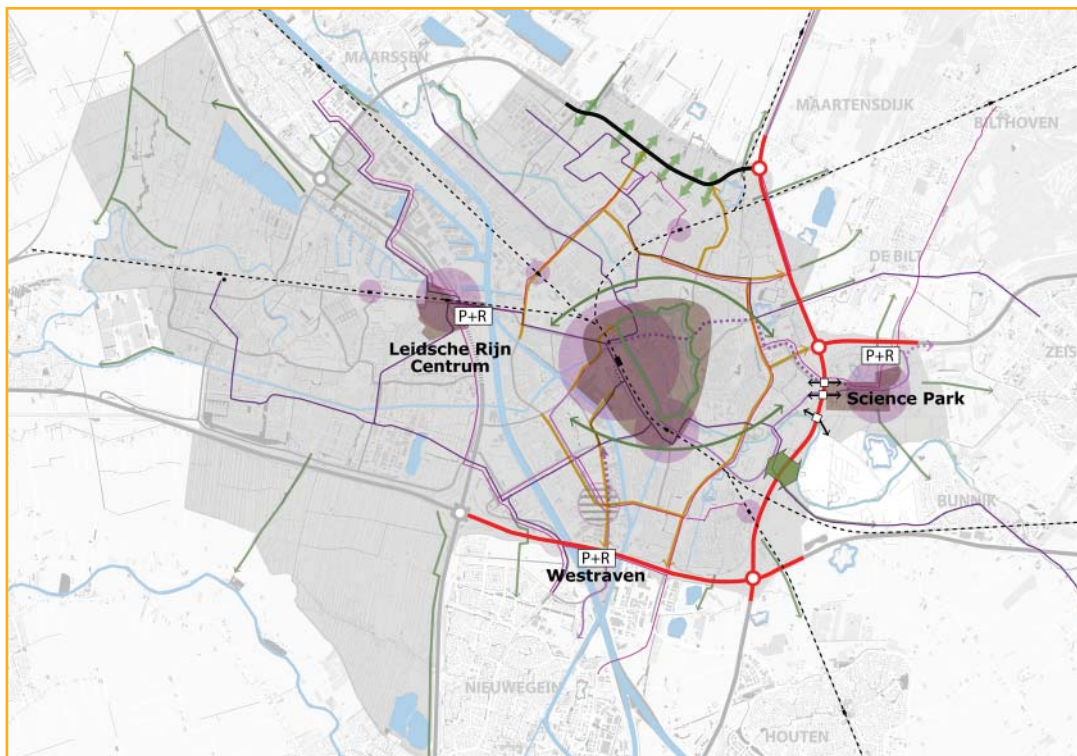
Utrecht Centraal is en blijft de belangrijkste vervoerknoop in Utrecht. Om de druk te verlichten, zet Utrecht in op een netwerk met meerdere sterke vervoerknopen. Reizigers

Afbeelding:

**Opgaven mobiliteit**

**Legenda:**

- = A-zones voetgangers prioriteit
- = Opgave verbetering fietsroutes rond binnenstad
- = Opgave verbindingen over NRU
- = Opgave dak en routes A27
- = Aansluiting lokaal op regionaal fietsnetwerk
- = Knooppunt
- = Knooppunt in onderzoek
- = Tram bestaand
- = Tram in onderzoek
- = HOV verbindende corridors (bestaand/in uitvoering)
- = HOV verbindende tangenten
- = Planstudie Ring Utrecht
- = Opgave verbetering onderdoorgangen
- = Opwaardering NRU
- = Transformatie van stedelijke verbindingswegen
- P+R = Transferium



krijgen directere en dus snellere alternatieven naar hun bestemming via andere knooppunten dan Utrecht Centraal. Dit vergt op deze stations een hoogfrequente bediening met treinen en HOV/tram. Ook krijgen grotere regionale stations (bijvoorbeeld Vaartsche Rijn, Bilthoven of Overvecht, Driebergen/Zeist en straks Utrecht Leidsche Rijn) een spitsbediening met treinen van een hogere orde dan sprinters. Daarnaast koppelen we waar mogelijk vervoerknopen aan ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, zodat het draagvlak voor een betere bediening van de knooppunten toeneemt. Dat geldt vooral voor de stations Vaartsche Rijn en Utrecht Leidsche Rijn. Andersom geldt dat het zuidelijk deel van de Merwedekanaalzone niet direct bij een (groot) knooppunt ligt, terwijl voor de ontwikkeling een hoogwaardige openbaar vervoer- of tramontsluiting wel nodig is.

Het hoofdfietsnetwerk is veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. In het centrum verbeteren we de hoofdfietsroutes en komen er parallelle routes om de grote fietsstromen zo goed mogelijk te verdelen. Voor langere afstanden worden routes gekozen en ontworpen met minimale stops en beperkte stedelijke drukte. Zij verbinden de regio met de economische ontwikkelingsgebieden in de stad. Voor relatief korte verplaatsingen binnen de regio zien we de (elektrische) fiets als populairder wordend alternatief. Er is in de stad onvoldoende ruimte om het autoverkeer te laten groeien. De auto heeft een belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid voor ritten waarvoor lopen, fietsen en openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief vormen. We nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat autoverkeer zonder vertrekpunt of bestemming in de stad, gaat rijden via de snelwegen. Ook moet autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijven rijden via de snelwegen, om alleen het laatste stukje via de juiste invalroute door de stad te rijden. Automobilisten met een bestemming in Utrecht rijden via de snelwegen en kunnen via één van de drie P&R-voorzieningen per openbaar vervoer naar hun bestemming. Ze kunnen er ook voor kiezen om via de invalroute die het dichtst bij de bestemming ligt verder naar die bestemming te rijden.

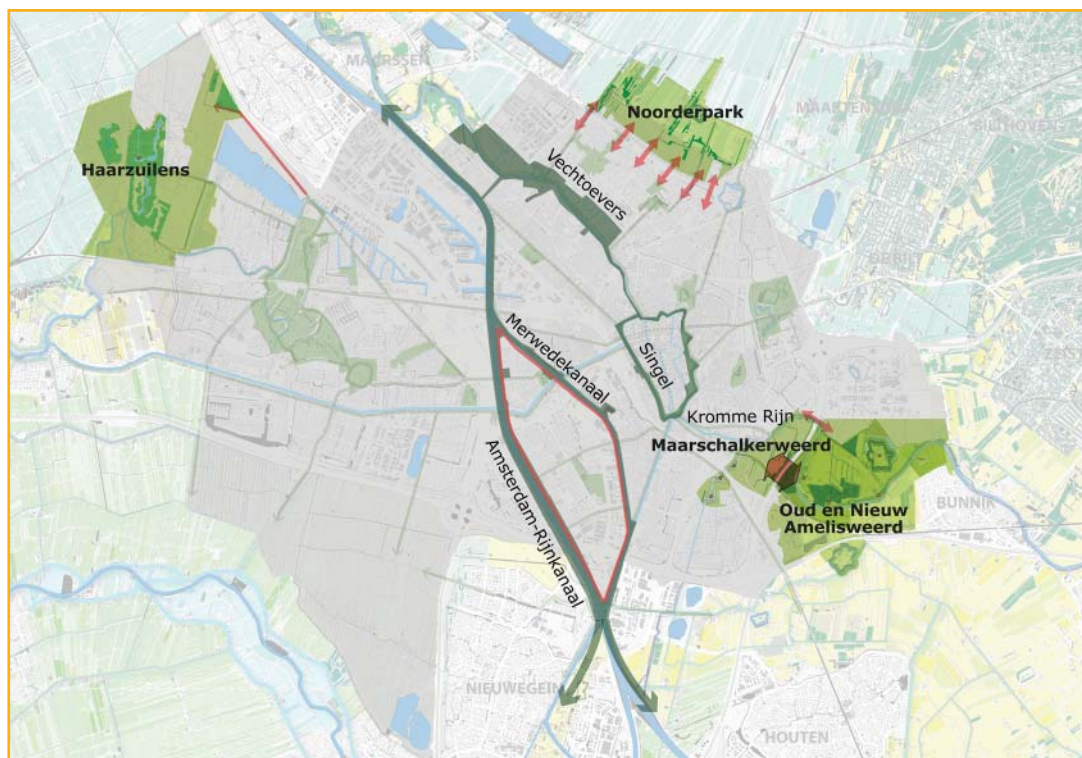
De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Deze verbindingswegen worden zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 km/u.

Afbeelding:

**Opgaven landschap in en rond de stad**

**Legenda:**

- = Opgave kwaliteitsverbetering landschap in de stad
- = Opgave rondje Stadselland
- = Opgave verbinding Stad - Amelisweerd
- = Opgave kwaliteitsverbetering route
- = Bijzondere plek functie



### 3.7.2 Groene verbindingen

De groei van de stad zet de openbare ruimte onder druk. Bij ontwikkelingen in de stad is een kwalitatief hoogwaardige inrichting van het groen noodzakelijk, met aandacht voor beleving en gebruik en voor de randvoorwaarden vanuit klimaatadaptatie. Als tegenwicht voor de verstedelijkingsdruk blijven de landschappen die Utrecht omringen essentieel voor waterberging en recreatie. Verbindingen met het buitengebied (Amelisweerd, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Haarzuilens, Heuvelrug, Groene Hart) worden verbeterd. In de stad maken we werk van het ontwikkelen en afronden van (groene) recreatieve routes: de track in het Máximapark, het Rondje Stadseiland, de singels, de Oosterspoorbaan.

## 4. Utrecht maken we samen

In het coalitieakkoord geven wij aan een open en faciliterende houding in te nemen, zonder weg te lopen voor onze verantwoordelijkheid om belangen af te wegen en keuzes te maken. Ruimte voor particulier initiatief koppelen we aan zorg voor elkaar. Dat geldt ook binnen de ruimtelijke ordening.

Ongetwijfeld mede dankzij de crisis, maar ook door maatschappijbrede veranderingen en wijzigende ideeën over rollen en verantwoordelijkheden, zien we een toename in het aantal particuliere initiatieven van bewoners/professionals (zzp'ers) of bijvoorbeeld sociaal ondernemers in het ruimtelijke domein. Ook andere initiatiefnemers dan de grote, bekende commerciële partijen komen met plannen voor projecten en voor gebiedsontwikkeling. Door de crisis worden vaker partijen bij de ontwikkeling van de stad betrokken die op langere termijn durven te denken.

Deze ontwikkeling vraagt van ons een afweging als het gaat om loslaten en/of sturen. Wij gaan niet als enigen over de ruimtelijke kwaliteit van de stad en laten steeds meer aan initiatiefnemers over. De partijen die willen investeren in Utrecht, groot of klein, versterken onze stad. We willen dan ook als gelijkwaardige partners optrekken, verantwoordelijkheden moeten we kunnen delen. Daarvoor moeten we taken die sinds jaar en dag door de overheid worden uitgevoerd, durven overlaten aan anderen. Dat vraagt om ruimte voor experiment.

Wat betekent dat voor de rol van de overheid? Utrecht maken we immers samen. Wat laten we los en waar sturen we zelf of nemen we initiatief? Een aantal factoren geeft richting aan dit vraagstuk. Ten eerste hebben wij in de ruimtelijke ontwikkeling een wettelijke taak als het gaat om bestemmingsplannen. Vanuit die rol zitten we aan tafel met initiatiefnemers en andere betrokken partijen, onder wie natuurlijk ook bewoners. Maar er is meer dan dat. Het algemeen belang voor de stad kan zo groot zijn, dat dit een sturende of initiërende rol van de overheid vraagt, zeker als het gaat om onderwerpen die niet vanzelf door de markt of initiatiefnemers worden opgepakt. Concreet denken we bijvoorbeeld aan de verbetering van doorstroming op de woningmarkt door het creëren van een betaalbaar aanbod. Daarnaast willen we de kansen benut zien die de groeiende populariteit van de stad met zich meebrengt.

Dus ook als we meer aan initiatiefnemers overlaten, betekent dat nog steeds een rol voor de gemeente. Een faciliterende overheid is geen passieve, afwachtende overheid. Sterker nog, als we meer aan anderen willen overlaten, betekent het ook dat we bewoners en partijen actief op moeten zoeken of uit moeten nodigen. Vervolgens is het juist bij het begin van projecten van belang dat de gemeente samen met partijen goede afspraken maakt over de rolverdeling. Het gaat niet alleen om afspraken tussen de gemeente en initiatiefnemers, maar ook over het betrekken van andere relevante partijen. De burger verwacht terecht ruimte voor particulier initiatief, maar van de overheid tegelijk duidelijkheid waar het gaat om belangenafweging.

In het kader van de ruimtelijke strategie kiezen we op het Jaarbeurtsterrein en in de Merwedekanaalzone voor zeer efficiënt ruimtegebruik hoge dichtheden. Die keus maakt een gezonde verstedelijking mogelijk én zorgt ervoor dat de verstedelijkingsdruk niet in de hele stad voelbaar hoeft te zijn. Die keus is tegelijk een uitdaging en een uitnodiging voor marktpartijen om daarop in te spelen. We realiseren ons dat dit een initiërende en regisserende rol van ons vraagt. Het is de kunst om op natuurlijke wijze de diverse

initiatieven op gebiedsniveau te verbinden met de stedelijke doelen. Deze keus levert niet per definitie de gunstigste businesscase op, maar naar onze mening wel de grootste meerwaarde voor de stad. Soms zijn scherpe keuzes ook nodig om ambities in het kader van een gezonde verstedelijking waar te kunnen maken op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, het maken van verschillen in de stad en het voorkomen van tweedeling, en het bouwen aan sociale structuren door onder meer ontmoeting in de openbare ruimte. Keuzes kunnen niet op voorhand eenduidig voor de gehele stad worden gemaakt. In het kader van de nieuwe Omgevingswet onderzoeken we of en welke keuzes we voor buurten of wijken kunnen maken.

*Om als overheid richting te kunnen geven aan de koers die we met de stad willen varen, ontwikkelen we in het verlengde van deze ruimtelijke strategie een Investeringsstrategie. Bovendien starten we een regulier Ontwikkelingsplatform waar partijen die zich actief met de ontwikkeling van de stad (willen) bezighouden, ons en elkaar kunnen vinden om samen werk met werk te maken. Daarbij hoort ook het slim gebruik maken van waardecreatie.*

Bij dit alles hoort een transparantie die ons controleerbaar maakt. Op basis van de Omgevingswet werken we het traject Beter Bestemmen uit. Aan de ene kant verminderen we de hoeveelheid regels om de transparantie bij het maken van afwegingen te vergroten en voor initiatiefnemers de te volgen route naar realisatie te verhelderen. Aan de andere kant leggen we in de vorm van regels afspraken vast om ervoor te zorgen dat we een betrouwbare en controleerbare partner zijn. Deze regels worden periodiek geüpdatet om voldoende aansluiting te houden bij de maatschappelijke ontwikkelingen en er tijdig op in te spelen.

In het Utrechts Plan Proces (UPP) hebben we beschreven hoe we met ruimtelijke ontwikkeling omgaan. Er is aandacht nodig voor versnelling en vereenvoudiging. Ook is het nodig te toetsen of de geschetste ontwikkelingen nog passen in het bestaande planproces. Als we meer aan initiatiefnemers over willen laten, is het belangrijker om met elkaar de keuze voor de belangrijkste ambities vast te leggen en wellicht hetgeen we niet willen uitsluiten, dan het formuleren en stapelen van eisen vanuit de overheid. De invulling kunnen we dan ook aan anderen overlaten. We herijken daarom de procesbeschrijvingen in het UPP en gaan uit van een grotere rol van de initiatiefnemer daarin. Bovendien houdt het proces niet op bij het vaststellen van een plan, maar gaat het ook over realisatie en beheer. Voor het gezamenlijk maken van keuzes aan het begin van een planproces ontwikkelen we een Utrechtse variant op de omgevingswijzer. Deze methode helpt om verschillende aspecten van stadsontwikkeling gelijkwaardig in beeld te brengen.

Afbeelding:  
**Werking**  
**Utrechts PlanProces**  
**(UPP)**



Een combinatie van acteren waar nodig en faciliteren waar mogelijk, vraagt om een open, flexibele en wendbare organisatie, maar ook om een actieve houding, zowel bij het samenwerken aan de eigen initiatieven als bij het beoordelen en faciliteren van particuliere initiatieven.

Op die manier maken we Utrecht samen en vergroten we voor de Utrechter de regie op het eigen leven.

## 5. Investeringsstrategie

### 5.1 Aanleiding

Om als gemeente richting te kunnen geven aan de koers die we met de stad willen varen hebben we in het verlengde van de in het voorgaande beschreven ruimtelijke strategie een investeringsstrategie voor gezonde verstedelijking opgesteld.\* De investeringsstrategie legt een verbinding tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt. De investeringsstrategie schetst op welke wijze we met andere partijen deze ambities de komende jaren willen gaan realiseren. Met de investeringsstrategie wordt inzichtelijk dat het realiseren van de ambities een majeure financiële opgave is die niet van vandaag op morgen is gerealiseerd. Daarmee is de investeringsstrategie een strategie voor de langere termijn waarin we schetsen welke financiële keuzes we willen gaan maken en welke rol wij daarbij zien voor partijen, inclusief onze eigen rol en verantwoordelijkheid.

\* Voetnoot:

In de Voorjaarsnota 2015 is aangegeven dat we bij de Voorjaarsnota 2016 rapporteren over een financiële verkenning gekoppeld aan de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Deze investeringsstrategie geeft hier uitwerking aan.

Met de Voorjaarsnota 2016 (en het daarmee samenhangende Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling (MPSO) 2016 en het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) 2016) laten we concreet zien welke eerste richtinggevende financiële keuzes we als gemeente maken om de geschetste ruimtelijke opgaven te realiseren op het gebied van stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en openbare ruimte. De met de ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaande groei van het aantal inwoners leidt daarnaast tot opgaven op het gebied van maatschappelijke voorzieningen. Veel van deze voorzieningen hebben een ruimtelijke component en de opgaven horen dan ook bij de investeringsstrategie. Voor dit aspect van gezonde verstedelijking lopen diverse trajecten, zoals de voortdurende actualisatie van het meerjarenprogramma Onderwijsinvesting en de nieuwe nota Sport. De integratie van de resultaten van deze trajecten met de ruimtelijke strategie is onderdeel van de agenda voor het vervolg (zie paragraaf 5.6).

De opgave zoals die geformuleerd is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, vraagt om zowel publieke als private investeringen. Publieke ruimtelijke investeringen moeten zodanig worden ingezet, dat ze zoveel mogelijk bijdragen aan maatschappelijke doelstellingen én als vliegwiel fungeren voor private investeringen. In deze investeringsstrategie richten we ons op de opgave van ruimtelijke investeringen voor het algemeen maatschappelijk belang. Wij zien hierin voor onszelf een opgave passend bij onze rol en financiële spankracht. Nadrukkelijk nodigen wij andere overheden en marktpartijen uit om mee te investeren in gezonde verstedelijking: *Utrecht maken we samen!*

Met deze investeringsstrategie als onderdeel van de Ruimtelijke Strategie Utrecht bieden wij een koersvaste inhoudelijke en financiële strategie. Dat doen wij door:

- een beeld te schetsen van de omvang van de opgave (gebieds- en programmagericht)
- ons uit te spreken over een verdeling van financiële verantwoordelijkheden tussen gemeente, markt en andere overheden uitgesplitst naar ontwikkelopgave
- onze eigen rol voor de komende jaren concreet invulling te geven.

Om dat te kunnen doen, starten we met een terugblik op de afgelopen jaren om de impact aan te geven van het financieel perspectief op gezonde verstedelijking.

## 5.2 Impact financieel perspectief op gezonde verstedelijking

In de Voorjaarsnota 2015 hebben we geschetst dat de groei van Utrecht plaatsvindt tegen een financieel perspectief dat de ruimtelijke ambities onder druk zet. Tegelijkertijd maakt een blik op verleden en heden duidelijk dat kwaliteit van wonen en leven zonder publieke middelen van overheden onder druk komt te staan:

- de publieke bijdrage aan het actief grondbeleid bedroeg in de periode 1997-2015 circa 400 miljoen euro, waarvan ruim de helft voor rekening van de gemeente kwam
- de publieke bijdrage (Rijk, Provincie en BRU) aan stedelijke (her)ontwikkeling bedroeg in de periode 2000-2014 circa 200 miljoen euro
- het investeringsprogramma Meerjarenprogramma Bereikbaarheid bedraagt 1,25 miljard euro (2010-2033) waarvan circa 60% van rijk en provincie afkomstig is.

Publieke bijdragen in de fysieke verbeteringen werken als een belangrijke financiële en maatschappelijke multiplier en dragen daarmee bij aan meervoudige waardecreatie en daarmee tot een gezonde verstedelijking van Utrecht. Twee voorbeelden illustreren dit:

- op basis van een voorzichtige schatting komen we tot de conclusie dat de investering in de gebiedsontwikkeling Leidsche Rijn leidt tot een forse multiplier van circa 10 miljard aan investeringen door private partijen, Rijkswaterstaat en particulieren door de gebiedsontwikkeling Leidsche Rijn
- in 2012 heeft het CROW\* de kosten en baten voor het Wijkactieplan Overvecht Spoorzone in een maatschappelijke kosten baten analyse verwerkt. De publieke bijdrage in het Wijkactieplan en de extra kosten voor groen en onderhoud zijn hoog maar leveren per saldo meer maatschappelijke baten op.

\* Voetnoot:

**CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte.**

Bijlage A geeft een nadere uitwerking van bovengenoemde illustraties.

## 5.3 De ruimtelijke ambities betekenen een majeure financiële opgave

Voor de investeringsstrategie is een terugblik in het verleden nuttig. Veel relevanter is het financieel perspectief om ruimtelijke ambities te kunnen verwezenlijken. De Ruimtelijke Strategie Utrecht betekent namelijk niet alleen een majeure inhoudelijke opgave; er ligt eveneens een majeure gezamenlijke financiële opgave voor markt en overheden. Bovendien kiezen we als stad voor gezonde verstedelijking als uitgangspunt.

Deze ambitie vormt een grote meerwaarde voor de stad. Tegelijkertijd heeft dit uitgangspunt betekenis voor inhoudelijke keuzes en daarmee voor de financiële opgave. Het gaat daarbij om de financiële opgave tot en met circa 2030, bovenop:

- de geprogrammeerde investeringen in het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling, Bereikbaarheid en Groen (MPSO, MPB en MGP)
- de geprogrammeerde investeringen in groot onderhoud en het dagelijks beheer van de openbare ruimte door Stadsbedrijven.

In lijn met de Ruimtelijke Strategie hebben we voor de verschillende ontwikkelstrategieën op basis van vigerende inzichten over de ruimtelijke opgaven in beeld gebracht wat op hoofdlijnen de daarbij passende financiële opgave is:

- Gebiedsgerichte opgaven: we hebben de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden uit de Ruimtelijke Strategie nader onder de loep genomen. We schetsen per gebied de integrale opgave uitgesplitst naar vastgoed, mobiliteit en openbare ruimte en groenstructuur, soms in verschillende scenario's.

Vanwege het gebiedsoverstijgende karakter presenteren we de systeemsprong openbaar vervoer die raakt aan de verbinding van de Merwedekanaalzone, door het Stationsgebied en centrum richting Utrecht Oost afzonderlijk. In de gebiedsverkenning Utrecht Oost wordt daarbij zowel naar oplossingen op het gebied van spoor (betere bediening bestaande stations en nieuw station op het USP) als naar regionaal OV (o.a. vertramming van de drukste assen van en naar de OV-terminal) gekeken met aandacht voor de invloed van ruimtelijke programmering op het mobiliteitsvraagstuk en leefbaarheidseffecten. De hieronder opgenomen investeringsopgave is gebaseerd op vertramming als oplossingsrichting, terwijl van mogelijke spooroplossingen de investeringsopgave nog moet worden bepaald.

- Overige opgaven programma's: hier wordt in beeld gebracht welke belangrijke opgaven buiten de genoemde gebieden moeten worden gerealiseerd op het terrein van vastgoed, mobiliteit en kwaliteit openbare ruimte

In tabel 5.1. is de financiële opgave van de Ruimtelijke Strategie samengevat (in bijlage B is de financiële opgave nader uitgewerkt). Met deze ruimtelijke investeringen van diverse partijen wordt naar verwachting een veelvoud aan investeringen gegenereerd van private partijen

Afbeelding:

Tabel 5.1

**Financiële opgave**

**Ruimtelijke Strategie Utrecht 2016-2030**

(Bedragen in euro's)

a= De bedragen in deze kolom kunnen niet worden opgeteld. De ambitie met betrekking tot auto/ fietsparkeren betreffen jaarlijkse exploitatielasten oplopend tot 4 mln. euro vanaf 2020; bij dagelijks onderhoud betreft het een jaarlijkse ophoging van het budget.

Prioritaire ontwikkelgebieden	Investeringsopgave	Exploitatieopgave
<b>Versterking economisch kerngebied Utrecht Oost-Utrecht Science Park (USP)</b>		
- Ambitie stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid	20 - 65 mln.	
- Ambitie openbare ruimte en groenstructuur	20 mln.	
<b>Kwaliteitsimpuls openbare ruimte binnenstad naar "Allure"</b>	15 mln.	
<b>Verdichtingsopgave Merwedekanaalzone</b>		
- Ambitie stedelijke ontwikkeling	17,7-22,5 mln.	
- Ambitie bereikbaarheid	10 mln.	
- Ambitie openbare ruimte en groenstructuur	20 mln.	
<b>Nieuwe centrum</b>		
- Ambitie stedelijke ontwikkeling Beurskwartier	PM	
- Ambitie bereikbaarheid	75 mln.	
- Ambitie openbare ruimte en groenstructuur	10 mln.	
<b>Kwaliteitsimpuls openbare ruimte Overvecht en Kanaleneiland</b>	5 mln.	
<b>Systeemsprong OV binnenstadsas/Utrecht Oost/Merwedekanaalzone</b>	450-550 mln.	
<b>Overige programma opgaven</b>		
<b>Vastgoed</b>		
- Stimuleren transformatie/nieuwbouw niet-prioritaire ontwikkelgebieden	15 mln.	
- Stimuleren middeldure huurwoningen	7,5 mln.	
- Stimuleren herontwikkeling voorzieningen	7,5 mln.	
<b>Bereikbaarheid en mobiliteit</b>		
- Ambitie bereikbaarheid (niet ingepast in het MPB 2016)	165 mln.	
- Ambitie auto/fietsparkeren (niet ingepast in de parkeerexploitatie)		4 mln. (a)
<b>Kwaliteit openbare ruimte</b>		
Dagelijks onderhoud: toename intensiteit openbare ruimte door groei stad		0,4 mln. (a)
Kwaliteitsimpuls met gelijktijdig wegwerken achterstallig onderhoud	105 mln.	
<b>Indicatie financiële opgave RSU</b>	<b>ca. 0,95 - 1.1 mld.</b>	<b>(a)</b>

en particulieren ter stimulering van de lokale, regionale en landelijke economie. Dat betekent dat we voor het realiseren van onze ambities afhankelijk zijn van de bereidheid van andere overheden en de markt om hieraan bij te dragen. De tabel maakt inzichtelijk dat met de ruimtelijke strategie een majeure additionele financiële opgave is gemoeid die niet van vandaag op morgen is gerealiseerd. De additionele investeringsopgave bedraagt op basis van de huidige inzichten tussen 0,95 en 1,1 miljard euro in de periode 2016-2030. Daarnaast heeft de opgave ook betekenis voor de aanloop- en organisatiekosten van de gemeente en de beheer- en exploitatielasten. In de Voorjaarsnota 2016 zijn aanloop- en organisatiekosten voor de prioritaire ontwikkelgebieden voor 2016 en 2017 ingepast. Organisatiekosten in latere jaren die samenhangen met deze gebiedsontwikkelingen, worden in beeld gebracht bij de Voorjaarsnota 2017 en verder. Bij de exploitatieopgave betreft het additionele jaarlijks lasten voor de parkeerexploitatie en het dagelijks beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

De financiële opgave betekent dat scherpe keuzes in fasering en prioritering onvermijdelijk zijn. Daarbij staat het beeld niet stil. Zo vergen de gebiedsopgaven een nadere uitwerking van de geschetste scenario's. De opgave is dan ook niet bedoeld om alle inhoudelijke afwegingen en keuzes uit de gebiedsopgaven voor te leggen. Dat zal separaat aan de investeringsstrategie op project-of gebiedsniveau plaatsvinden. In paragraaf 5.5. gaan we hier nader op in. De opgaven vragen bovendien om een gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid van markt en overheden, waaronder de gemeente zelf. De financiële opgave geeft dan ook nog geen antwoord op de vraag welke partij welke kosten draagt. Dat vraagt per opgave maatwerk en nadere verkenning. In de volgende paragraaf gaan we hierop in; in paragraaf 5.5. gaan we in op wat dat dan betekent voor onze eigen rol.

#### **5.4 Gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid markt en overheden**

“Utrecht maken we samen”. Dat is de naam van het Coalitieakkoord dat we als college hebben opgesteld en dat geldt zeker voor het realiseren van de ambities uit de ruimtelijke strategie. In de Ruimtelijke Strategie hebben we beschreven hoe door maatschappij brede veranderingen – maar ook door de economische en financiële crises – er een verschuiving heeft plaatsgevonden in de rolopvattingen tussen overheid en markt en tussen overheden onderling. Wat betekenen deze verschuivingen voor de financiële verdeling van verantwoordelijkheden tussen partijen, bijvoorbeeld bij particuliere initiatieven of bij kansrijke gebiedsontwikkelingen? En voor welke publieke taken zijn we van mening dat een duidelijke financiële verantwoordelijkheid van (andere) overheden essentieel is en blijft? Door het formuleren van een transparante visie hierop willen we andere partijen een koersvaste financiële strategie bieden, waarmee we inzichtelijk willen maken welke rol wij voor ons zelf zien en welke voor andere partijen.

#### **Gebiedsontwikkelingen**

Met betrekking tot project- en gebiedsontwikkelingen kiezen we als gemeente waar mogelijk voor een faciliterende rol en het sluiten van anterieure overeenkomsten om de gewenste regie te kunnen voeren. Deze beleidslijn is de afgelopen jaren in Utrecht meer en meer actueel geworden. Ook binnen een terughoudend grondbeleid mag in bepaalde situaties en op specifieke locaties van de gemeente een actieve opstelling worden verwacht. De hogere dichtheden die we in de Merwedekanaalzone en de 2e fase van het Stationsgebied willen realiseren in samenhang met de hoge ambities als het gaat om gezonde verstedelijking op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit, vragen om een actieve en regisserende rol.

Waar de klassieke gebiedsontwikkeling steeds minder voorkomt nemen andere vormen van organische gebiedsontwikkeling, waarbij de gemeente een andere dan de klassieke rol vervult, een vlucht. Dat zijn ontwikkelingen die we toejuichen. Immers, we gaan als gemeente niet als enige over de ruimtelijke kwaliteit. We willen steeds meer aan initiatiefnemers overlaten. Partijen die willen investeren in de stad, groot of klein, versterken onze stad. Veel meer dan in het verleden faciliteren we als gemeente vraaggestuurde ontwikkeling. Soms zijn we zelf partner in ontwikkeling, soms vervullen we een duidelijke regierol, op andere momenten is het vooral loslaten en beperkt de taak zich tot het toetsen aan bestemmingsplannen. Per gebied en locatie moet de rol van de gemeente worden gedefinieerd. Daarbij is het van belang om naar markt en woningcorporaties een eenduidig en transparant kader te schetsen met betrekking tot het verhalen van plankosten en investeringen.

#### ***Kostenverhaal plankosten project – en gebiedsontwikkelingen***

Door de grote toename van (kleinschalige) particuliere initiatieven willen we het verhalen van plankosten strakker en eenduidiger regelen. Met het aantrekken van de markt is er een forse toename van het aantal exploitatieovereenkomsten (intentieovereenkomsten en anterieure overeenkomsten) met particuliere initiatiefnemers. Op basis van huidige wetgeving, met in het achterhoofd de nieuwe lijn uit de Omgevingswet, komen we in de 2e helft van 2016 met een voorstel voor een standaard intentieovereenkomst en een standaard anterieure overeenkomst. Daarbij gaan we uit van kostenverhaal op basis van werkelijk gemaakte plankosten. Op welke manier we omgaan met financiële risico's en hoe we het risicoprofiel af wil dekken maakt onderdeel uit van de analyse. Met de prestatieafspraken met woningcorporaties hebben we bovendien een level playing field gerealiseerd tussen woningcorporaties en overige particuliere initiatiefnemers: vanaf 1 januari 2016 verhalen we ook de werkelijke plankosten bij woningcorporaties. In aanvulling daarop vragen kansrijke (complexere) gebiedsopgaven, zoals de prioritaire ontwikkelgebieden, om een sterkere ruimtelijke regie en betrokkenheid vanuit de gemeente. De recente aanstellingen van ruimtelijke gebiedsregisseurs voor de Merwedekanaalzone en Utrecht Oost/USP zijn goede illustraties hiervan. Bij deze complexe gebiedsopgaven is onze faciliterende rol dan ook niet die van een passieve, afwachende gemeente maar zijn we regisseur en/of partner in ontwikkeling. Hier kiezen we als gemeente ervoor om onze rol – ook in organisatorische zin – te verstevigen.

#### ***Kostenverhaal investeringen gebiedsontwikkelingen***

Het veranderend financieel perspectief – met de afbouw van rijksmiddelen voor stedelijke vernieuwing als meest pregnant voorbeeld – heeft ook betekenis voor de manier waarop we als gemeente willen omgaan met het verhalen van investeringen. Dit geldt vooral voor investeringen in infrastructuur, openbare ruimte en groen die niet direct aan een gebied zijn toe te rekenen (de zogeheten 'bovenwijkse of bovenplanse voorzieningen c.q. investeringen'). We hanteren hierbij het uitgangspunt dat alle eigenaren gezamenlijk de noodzakelijke (publieke) investeringen betalen waar ze ook baat van hebben. Hierbij is het uiteraard ook mogelijk dat de gemeente één van de eigenaren is in het gebied dat in ontwikkeling is (zoals bijvoorbeeld bij de Merwedekanaalzone het geval is). Bovenwijkse voorzieningen zijn voorzieningen die een functie vervullen voor verschillende gebieden. Zij kunnen betrekking hebben op grijs (wegen, rotondes e.d.), blauw (water, watercompensatie e.d.) en groen (stadsparken, ecologische zones e.d.). Bovenwijkse voorzieningen hebben steeds een ruimtelijk karakter. Maatschappelijke voorzieningen vallen hier niet onder. Passend binnen de wettelijke toetsingscriteria van profijt, proportionaliteit en toerekenbaar-

heid willen we de wettelijke mogelijkheden verkennen die de gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid van betrokken partijen (beter) tot uitdrukking brengt bij gebiedsontwikkelingen. Hierbij sluiten we nauw aan bij de uitwerking over het kostenverhaal die op dit moment plaatsvindt in de Invoeringswet Omgevingswet en het daarbij behorende Omgevingsbesluit. We willen in de 2e helft van 2016 de Raad informeren over deze verkenning.

#### **Bereikbaarheid: omvang en publieke karakter vraagt intensievere rol andere overheden**

Majeure bereikbaarheidsinvesteringen, zoals bijvoorbeeld in OV of investeringen in wegen zijn ruimtelijk zeer lastig toe te delen aan één of meerdere gebieden. Zij hebben vaak een publiek karakter en dat vraagt een intensievere financiële rol voor overheden. Daarbij zijn we van mening dat een sterke financiële verantwoordelijkheid van Rijk en Provincie bij dergelijke vraagstukken onvermijdelijk is en blijft. Zo staat Utrecht voor een aantal majeure bereikbaarheidsvraagstukken waar een systemsprong in het OV noodzakelijk is. Deze opgaven vergen zeer forse investeringen waarbij qua financiële spankracht een duidelijke rol van Rijk en Provincie is weggelegd. Hierbij past ook de gebiedsverkenning Utrecht Oost die inmiddels is gestart waarbij door Rijk, regio en USP wordt gewerkt aan een gezamenlijke visie, uitgewerkt in een programmering van ruimtelijke en mobiliteitsprojecten.

#### **Publieke taak openbare ruimte aandachtsgebieden**

Als er geen particuliere initiatieven tot stand komen voor gebiedsontwikkeling dan wordt de mogelijkheid voor kostenverhaal van ruimtelijke investeringen in 'grijs, blauw en groen' bij de markt ook begrensd. Daarnaast heeft de wetgever voor het verhalen van kosten ook nadrukkelijk de criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit in de wet opgenomen. Toch vraagt op een aantal locaties, waar deze initiatieven tot integrale herontwikkeling niet tot stand komen, de kwaliteit van de openbare ruimte wel om herontwikkeling. Hierbij denken we aan specifieke locaties en buurten als Overvecht en Kanaleneiland Noord of Zuid. De herontwikkelingen daar betreffen vooral renovaties door corporaties. We zijn van mening dat ook hier een duidelijke taak voor de publieke sector is weggelegd. Met de nieuwe financiële afspraken met de woningcorporaties hebben we de gemeentelijke positie verstevigd voor het doen van gerichte interventies in de herontwikkeling van openbare ruimte. Tegelijkertijd zijn we van mening dat ook met deze financiële afspraken met de woningcorporaties de herontwikkeling en de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk blijft staan in minder prioritaire en kansrijke ontwikkelgebieden. We willen dan ook graag samen met andere gemeenten het gesprek aangaan met het Rijk en de provincie hoe we de komende jaren deze financiële armslag kunnen vergroten. Ook bezien we ons eigen financiële instrumentarium en onze werkwijze en sturing binnen de ruimtelijke keten. In paragraaf 5.5 en 5.6 gaan we hier nader op in. Het realiseren van meerwaarde voor de stad door een robuuste, integrale en eenvoudige financiële sturing is daarbij het uitgangspunt.

## **5.5 Robuuste en integrale financiële sturing gemeente leidt tot meerwaarde voor de stad**

### **Veranderende maatschappelijke context, financieel perspectief en rolname**

De veranderende maatschappelijke context, financieel perspectief en rolname tussen partijen hebben betekenis voor de gemeentelijke financiële sturing van de ruimtelijke ambities. We illustreren dit met enkele voorbeelden:

- Verschillende gerenommeerde bureaus, zoals het Planbureau voor de Leefomgeving en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, wijzen op de steeds sneller veranderende context waarbinnen stedelijke en gebiedsontwikkelingen plaatsvinden.
- Om hier adequaat op in te kunnen spelen vindt een transitie plaats van de organisatie en de werkwijze in de ruimtelijke keten binnen de gemeente Utrecht. Een mooi voorbeeld hiervan is de vorming van het programmateam openbare ruimte om slim werk met werk te maken tussen de programma's stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en openbare ruimte en groen. Het is van belang dat ook de financiële sturing het mogelijk maakt snel te kunnen inspelen op kansen in de stad en op de vraag voor meer adaptief grondbeleid en het gebiedsgericht benaderen van ruimtelijke opgaven.
- Met de verschuiving van actief naar faciliterend grondbeleid zijn oude verdienmodellen aan het veranderen. De zoektocht naar nieuwe vormen van financiering en samenwerking bij gebiedsontwikkeling is daarbij volop gaande. Zo nemen we samen met de projectorganisatie Utrecht Science Park en de provincie Utrecht deel aan een vervolgonderzoek van Platform 31 naar nieuwe financieringsvormen voor gebiedsontwikkeling. We verkennen daarbij de financieringsmogelijkheden in publiek-private samenwerking voor meervoudige waardecreatie in het gebied.
- Tegelijkertijd heeft de voorgaande analyse aangetoond dat publieke bijdragen van overheden cruciaal zijn en blijven als multiplier voor meervoudige waardecreatie, zowel in financiële als maatschappelijke betekenis. Dit vergt ook een bestendige investeringsrol voor ons als gemeente Utrecht in de gezonde verstedelijkingsopgave.

### **Financiële sturing gebiedsontwikkelingen**

Afhankelijk van de rol die we als gemeente, kiezen verschilt ook de financiële sturing voor de gemeente. In het Meerjaren Programma Stedelijke Ontwikkeling (MPSO) geven we aan hoe wij invulling geven aan de financiële sturing op onze grondexploitaties, waaronder het op een solide wijze verwerken van de wijzigingen in de BBV en de invoering van de Vpb. Door één MPSO (en later dit jaar ook één peilstok) streven wij steeds meer één taal en werkwijze na. Dit versterkt de controlerende functie van accountant en Raad. Een MPSO bevordert bovendien de integrale afweging van te maken keuzes bij de programmering van het realiseren van de ruimtelijke ambities uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB) dat jaarlijks wordt opgesteld geeft een overzicht van de voortgang en de financiële sturing van de projecten uit het MPB.

De laatste jaren zijn organische gebiedsontwikkelingen dominant geworden waarbij de rol van de gemeente maatwerk vraagt. Bij complexe gebiedsopgaven is onze faciliterende rol geen passieve, afwachende gemeente maar zijn we regisseur en/of partner in ontwikkeling. In het MPSO geven we jaarlijks aan op welke wijze we deze ontwikkelingen accommoderen. In paragraaf 5.3 en 5.4. hebben we laten zien dat juist bij de prioritaire gebiedsopgaven sprake is van een majeure financiële opgave – soms ook gebiedsoverstijgend – met een gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid van markt en overheden.

Passende bij een robuuste, integrale en eenvoudige financiële sturing die leidt tot meerwaarde voor de stad stellen we voor in de meerjarenbegroting een langjarige 'Investeringsimpuls 2016-2030' voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht te introduceren in aanvulling op de vigerende budgettaire kaders van de meerjarenprogramma's stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en openbare ruimte en groen. Met deze impuls kunnen we ruimtelijke investeringen ten behoeve van het algemeen maatschappelijk belang mogelijk maken die bovendien naar verwachting een veelvoud aan investeringen van private partijen en particulieren aanjagen. De investeringsimpuls willen we met voorrang inzetten voor de financiële opgave in de prioritaire ontwikkelgebieden zoals geschetst in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Tegelijkertijd is het van belang om aan te kunnen blijven sluiten bij kansen die zich buiten deze prioritaire gebieden voordoen als het project aansluit bij de doelstellingen en koers uit de Ruimtelijke Strategie.

Met deze Investeringsstrategie willen we andere partijen een koersvaste strategie bieden waarbij we als gemeente als betrouwbare partner ook structureel mee investeren in de ruimtelijke opgaven voor de stad Utrecht - passende bij onze rol en financiële armslag. In de figuur hieronder hebben we de samenstelling van de 'Investeringsimpuls 2016-2030' geïllustreerd, mede in samenhang met de vigerende meerjarenprogramma's.

Jaarlijkse gaan we bij integrale afweging van de Voorjaarsnota bezien welke dotatie aan de Investeringsimpuls 2016-2030 kan worden gedaan uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad. Dit past bij de structurele opgave die met de Ruimtelijke Strategie Utrecht samenhangt. In de Voorjaarsnota 2016 wordt een eerste stap gedaan die hier invulling aangeeft. Bij voortzetting van het voornemen om jaarlijks 50% van de verhoging van de algemene middelen door de groei van het aantal inwoners te investeren in gezonde groei, kunnen we naar verwachting steeds meer van de investeringen uit de ruimtelijke strategie van dekking voorzien. In de Voorjaarsnota 2016 hebben we in paragraaf 3.1. de financiële

Tabel (fig 5.1):

**Ruimtelijke Strategie Utrecht: gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid**



betekenis van dit voornemen ook in een figuur inzichtelijk gemaakt. Daarnaast kiezen we ervoor de middelen van de reserve stedelijke herontwikkeling en het economisch investeringsfonds (dat met name wordt ingezet voor de herontwikkeling van openbare ruimte in de binnenstad en aangrenzende gebieden) te betrekken bij programmering van de Investeringsimpuls. Dat past ook bij een meer integrale en een eenvoudige financiële sturing.

Om de gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid van markt en overheid tot uitdrukking te brengen, hebben we in figuur 5.1. ook inzichtelijk gemaakt dat het optimaal toepassen van het instrument van kostenverhaal van investeringen bij gebiedsontwikkelingen het realiseren van de ambities van de Ruimtelijke Strategie vergroot (zie ook par. 5.4). Tenslotte hebben de prestatieafspraken met de woningcorporaties betekenis voor de omvang van de beschikbare investeringsimpuls. Met de prestatieafspraken is namelijk vastgelegd dat de 2/3 meerwaardeafdracht in de reserve stedelijke herontwikkeling wordt gestort en wordt ingezet voor uitbreiding van de sociale huurvoorraad, duurzaamheidsmaatregelen voor de sociale huurwoningvoorraad en herontwikkeling openbare ruimte gekoppeld aan het productieprogramma van corporaties.

In de bovenstaande figuur hebben we in globale lijnen de bestedingsdoelen van de Investeringsimpuls 2016-2030 aangegeven. Vertrekpunt van de bestedingsdoelen is de financiële opgave zoals in deze Investeringsstrategie in beeld is gebracht. Eind 2016 komen we met een bestedingskader waarin we nader de doelstellingen, criteria, rol en verantwoordelijkheden en het proces van de Investeringsimpuls hebben uitgewerkt. Onderdeel van het bestedingskader vormen daarnaast ook afspraken voor de meerwaarde afdracht van de woningcorporaties\*. Ook wordt bekeken welke vervolgstappen mogelijk zijn om zoveel mogelijk werk met werk te maken en slimme innovatieve verbindingen te maken met de meerjarenprogramma's bereikbaarheid, openbare ruimte en groen. In de figuur hierboven hebben we deze wisselwerking ook in beeld gebracht. Bij het bestedingskader willen we bekijken op welke manier een goede afweging tot stand kan worden gebracht tussen de investeringsopgaven. Kortom, welke keuzes dragen in termen van een maatschappelijke business case het meest bij aan de gezonde verstedelijking?

\* Voetnoot:  
**Dit bestedingskader geeft ook invulling aan de aangenomen motie "Regie gemeenteraad bij besteding meerwaardeafdracht" op 11 februari 2016 (motie 2016-26).**

### **Financiële besluitvorming Ruimtelijke Strategie Utrecht**

Met de Investeringsstrategie is in een vroeg stadium al veel financiële informatie beschikbaar over de financiële opgave die samenhangt met de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Dit inzicht maakt het mogelijk om parallel aan de Investeringsstrategie met de Voorjaarsnota 2016 al richtinggevende financiële besluiten voor 2016-2020 te nemen voor de Ruimtelijke Strategie. Met de besluitvorming van de Voorjaarsnota 2016 is aanvullend van 2021 t/m 2030 jaarlijkse een investeringsimpuls voor de Ruimtelijke Strategie beschikbaar. Planvorming en financiële besluitvorming verlopen daarbij stapsgewijs. Dat betekent dat investeringsbeslissingen gefaseerd genomen zullen worden, aansluitende bij de jaarlijkse integrale afweging in het voorjaar en de verschillende stappen uit het Utrechts planproces. Op het moment dat voldoende gedetailleerde (financiële) informatie beschikbaar is en nut en noodzaak (al dan niet verkend aan de hand van een maatschappelijke business case) van project- en of gebiedsuitwerkingen voldoende scherp zijn, kan de reservering van de Investeringsimpuls worden vertaald naar een Investeringsbesluit voor specifieke project- en of gebiedsontwikkelingen. Hierbij vindt ook afstemming plaats met de meerjarige programma's van bereikbaarheid, groen en openbare ruimte zodat slimme innovatieve en financiële combinaties maximaal worden benut voor gezonde verstedelijking.

## 5.6 Agenda voor vervolg: Utrecht maken we samen

### **De sociale basis: maatschappelijke voorzieningen**

Investeren in gezonde verstedelijking betekent ook het in stand houden en versterken van de sociale basis. Daarmee bedoelen we de voorzieningen op het gebied van welzijn, sport, onderwijs, cultuur, werk & inkomen en gezondheid. Als het aanbod aan voorzieningen niet meegroeit met het aantal inwoners gaat het voorzieningenniveau sluipenderwijs achteruit. Wij hebben oog voor dit effect bij de regelmatige actualisatie van de verschillende beleidsnota's en programma's. Daarnaast hoort noodzakelijke uitbreiding van maatschappelijke voorzieningen die een beroep doen op de schaarser wordende ruimte bij de (integrale) ruimtelijke investeringsstrategie. In de agenda voor het vervolg willen wij dan ook het maatschappelijke vastgoed een plaats geven. Hierna volgt een kort overzicht van de belangrijkste lopende trajecten, waarvan de resultaten mogelijk ruimtelijke impact hebben. Een uitgangspunt in deze trajecten is het efficiënt gebruiken van beschikbare voorzieningen, waarbij ook multifunctioneel gebruik van accommodaties tot de mogelijkheden behoort.

De behoefte aan onderwijsvoorzieningen neemt over de hele breedte van het onderwijsveld toe. Het totaal aantal leerlingen in Utrecht groeit, zoals opgenomen in het vastgestelde Meerjarenprogramma Onderwijshuisvesting (MPOHV), naar verwachting van 43.400 naar circa 50.000 in 2028 (15%). Deze groei leidt tot een uitbreidingsbehoefte in het Primair, (Voortgezet) Speciaal, Voortgezet Onderwijs en het bewegingsonderwijs. De groei van leerlingen vindt zowel plaats in de bestaande stad door de diverse inbreidingslocaties (o.a. Defensierrein Merwedekanaalzone) als in Leidsche Rijn. Verdere onderbouwing van de planning en programmering van onderwijsvoorzieningen is beschreven in het MPOHV dat in september 2015 is vastgesteld door de raad. Om grip te houden op de leerlingenontwikkeling en de consequenties daarvan wordt jaarlijks opnieuw een leerlingenprognose opgesteld. Aan de hand hiervan actualiseren wij het MPOHV periodiek, in overleg met schoolbesturen. Het geactualiseerde MPOHV is vervolgens de basis voor de jaarlijkse actualisatie van het uitvoeringsprogramma.

Ook op het gebied van sport zijn de bevolkingsprognoses de basis voor herijking van het voorzieningenniveau. In het Meerjarenhuisvestingsplan binnensport 2015-2020 is deze vertaald in een plan voor sportzalen en sporthallen. Op het moment wordt de behoefte aan veldsport in kaart gebracht door het Mulierinstituut. We verwachten dat de bevolkingsgroei en groeiende behoefte aan sport vooral gevolgen zal hebben voor de omgeving van de Merwedekanaalzone (sportpark Nieuw Welgelegen) en de oostkant van de stad (sportpark Maarschalkerweerd e.o.). De inbreiding vindt vooral daar plaats, terwijl de sportparken in die wijken al volop bezet zijn (met bijbehorende wachtlijsten) en er nauwelijks ruimte is voor uitbreiding. Dit najaar verschijnt de nieuwe nota Sport, waarin deze ontwikkelingen met elkaar in verband worden gebracht.

Maatschappelijke initiatieven spelen een bijzondere rol in het versterken van de sociale basis, want zij versterken sociale verbanden en vergroten maatschappelijke participatie en burgerkracht. We verwelkomen en ondersteunen deze initiatieven en vertalen de gemeentebrede agenda voor initiatief naar de opgaven binnen het sociale domein. Voldoende, passende en toegankelijke ruimte (accommodaties) voor ontmoeting en activiteiten is een belangrijke randvoorwaarde voor een sterke sociale basis. Er is een groeiend aantal bewonersinitiatieven dat een plek zoekt in onze stad om hun initiatief verder te brengen. Via de wijk-

accommodatieplannen “maatschappelijk initiatief onderdak” is geïnventariseerd welke plekken er beschikbaar zijn per wijk en hoe dat aansluit bij de behoefte. Op basis van deze plannen maken wij in overleg met gebruikers en sociale makelorganisaties in 2016 een nadere uitwerking per locatie.

### **Samenwerking met markt en overheden**

In aanloop naar het opstellen van de Ruimtelijke Strategie en de Investeringsstrategie hebben we naast een Stadsgesprek ook twee ‘co-design’ sessies georganiseerd met een ruime én diverse vertegenwoordiging van kleine en grote marktpartijen, particuliere initiatiefnemers en ander overheden. Bij elkaar meer dan 100 deelnemers. De ontvangen input en de verdieping op de verschillende prioritaire ontwikkelgebieden hebben ertoe bijgedragen dat wij de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de Investeringsstrategie (verder) hebben kunnen aanscherpen en verrijken. Ook hebben deze bijeenkomsten een vruchtbare bodem gecreëerd om een professioneel platform te gaan oprichten dat primair gericht is op het realiseren van concrete ideeën voor investeringsmogelijkheden in de stad die een bijdrage leveren aan de ambities zoals ze geformuleerd zijn in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het platform is niet alleen een denkgroep, maar ook een doe-groep. Op die manier werken we samen aan een duurzame en gezonde ontwikkeling van Utrecht. Streven is om in de tweede helft van 2016 van start te gaan met het platform.

### **Gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid markt en overheden**

In aanvulling op het platform willen we de komende tijd ook graag verder verkennen op welke wijze we samen met andere partijen uitdrukking kunnen geven aan de gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid voor het realiseren van de ambities uit de Ruimtelijke Strategie. In de voorgaande analyse is al benoemd dat we gaan onderzoeken op welke manier we het instrument van kostenverhaal van investeringen bij gebiedsontwikkelingen optimaal kunnen inzetten. Ook hebben we het initiatief genomen om samen met de projectorganisatie Utrecht Science Park en de provincie Utrecht deel te nemen aan een vervolgvragenverkenning van Platform 31 naar nieuwe financieringsvormen voor gebiedsontwikkeling gericht op meervoudige waardecreatie. In aanvulling hierop willen we, bijvoorbeeld in samenwerking met het Sustainable Finance Lab\*, nieuwe duurzamere vormen van financiering voor vastgoed, bereikbaarheid en openbare ruimte verkennen.

\* Voetnoot:

#### **Sustainable Finance Lab**

Het Sustainable Finance Lab is een informeel netwerk van merendeels academici van verschillende disciplines en universiteiten in Nederland die lid zijn op persoonlijke titel. Het SFL is in 2011 opgericht op initiatief van de hoogleraren Herman Wijffels en Klaas van Egmond van de Universiteit Utrecht en Peter Blom van de Triodos Bank.

Naast private investeringen en gemeentelijke middelen gaan we de komende tijd verder onderzoeken op welke wijze Europese, rijks- en provinciale middelen beschikbaar zijn en/of (kunnen) komen voor het realiseren van de ambities van de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Zo willen we graag samen met andere gemeenten (bijvoorbeeld in U10 of G4 verband) met het Rijk en de provincie het gesprek aangaan hoe we de komende jaren de financiële armslag kunnen vergroten. Bij het Rijk lopen op dit moment – mede in aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen in 2017 – verschillende trajecten die voor het vergroten van de financiële armslag van de Ruimtelijke Strategie Utrecht aanknopingspunten kunnen bieden. Voorbeelden zijn de Interdepartementale Beleidsonderzoeken (IBO's) naar de evaluatie van de verhuurdersheffingen en de spelregels en systematiek van het MIRT en de het Infrastructuurfonds (IF). Ook de Studiegroep Duurzame Groei onder regie van het Ministerie van Economische Zaken en de Studiegroep Begrotingsruimte onder regie van het Ministerie van Financiën zijn interessant om te benoemen. Het advies van de VNG Commissie Financiële Ruimte voor gemeente (“Commissie Rinnooy Kan”) Betalen betekent bepalen zal naar verwachting bij deze laatstgenoemde Studiegroep een belangrijke bouwsteen vormen.

Met de Provincie stellen we op dit moment gezamenlijk de Ruimtelijke Agenda op. Het doel van de agenda is gezamenlijke ruimtelijke belangen en ambities van gemeente en provincie te realiseren door effectieve samenwerking. In het verlengde van deze agenda willen we ook samen met de Provincie nagaan of en zo op welke manier slimme verbindingen te maken zijn tussen de ambities uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de middelen van de Provincie Utrecht, bijvoorbeeld tussen de verdichtingsopgave in de Merwedekanaalzone en het Fonds Uitplaatsing Hinderlijke Bedrijven. Hierbij past ook de eerder genoemde gebiedsverkenning Utrecht Oost waarbij door gemeente, Provincie, Rijk en Utrecht Science Park Oost wordt gewerkt aan gezamenlijke programmering van ruimtelijke en mobiliteitsprojecten. In het kader van het Integraal gebiedsprogramma wordt er bovendien gewerkt aan een visie voor deelgebied Utrecht Oost, waarin wordt nagedacht over investeringen op het gebied van cultuurhistorie en groen.

In aanvulling daarop biedt de Ruimtelijke Strategie Utrecht aanknopingspunten en kansen op subsidie en financieringsmiddelen vanuit Europa. Bij de verdere uitwerking van de plannen, zoals de gebiedsuitwerking van de prioritaire ontwikkelgebieden, is het nuttig deze op haalbaarheid te onderzoeken. Twee Europese hoofdlijnen kunnen worden onderscheiden; het financieringsinstrumentarium dat Europa biedt met (laagrentende) leningen zoals via het Junckerfonds en de Europese Investerings Bank, en Europese subsidies uit diverse programma's.

In een eerste globale verkenning van de mogelijkheden bieden de volgende subsidie-regelingen de meeste aanknopingspunten:

1. HORIZON 2020 (klimaatverandering, vergrijzing, voedselveiligheid, duurzame energie)
2. Connecting Europe Facility/TEN-T (infrastructuur)
3. EFRO (innovatie, koolstofarme economie, werkgelegenheid/arbeidsmobiliteit, insluiting)
4. INTERREG NWE (innovatie, koolstofarme economie, efficiënt gebruik van grondstoffen)
5. INTERREG EUROPE (innovatie, MKB, koolstofarme economie, milieu en duurzaamheid)
6. LIFE (natuur en milieu)
7. URBACT III (diverse urbane vraagstukken)

Voor Europese subsidies is een goede aansluiting op de Europese beleidsdoelstellingen (EU2020) essentieel en is Europese samenwerking in veel gevallen noodzakelijk. Europese subsidies kunnen een bijdrage leveren in zowel de ontwikkelingsfase (haalbaarheidsstudies, kennisuitwisseling) als de realisatiefase (demonstratieprojecten en investeringen in infrastructuur, woningbouw en andere voorzieningen). Bijdragen aan de realisatie zijn echter wel voorbehouden aan vernieuwende, innovatieve aanpakken. Per subsidieaanvraag komt maximaal een aantal miljoen euro beschikbaar, en in veel gevallen zal dat minder zijn. Maar de ervaring leert ook dat Europese subsidies een impuls kunnen geven aan het project als geheel. Om succesvol te zijn in het verkrijgen van Europese bijdragen moeten in een vroegtijdig stadium van projectontwikkeling de mogelijkheden worden verkend. In de 2e helft van 2016 willen we raad hierover informeren.

## Bijlage A

### Impact financieel perspectief op gezonde verstedelijking

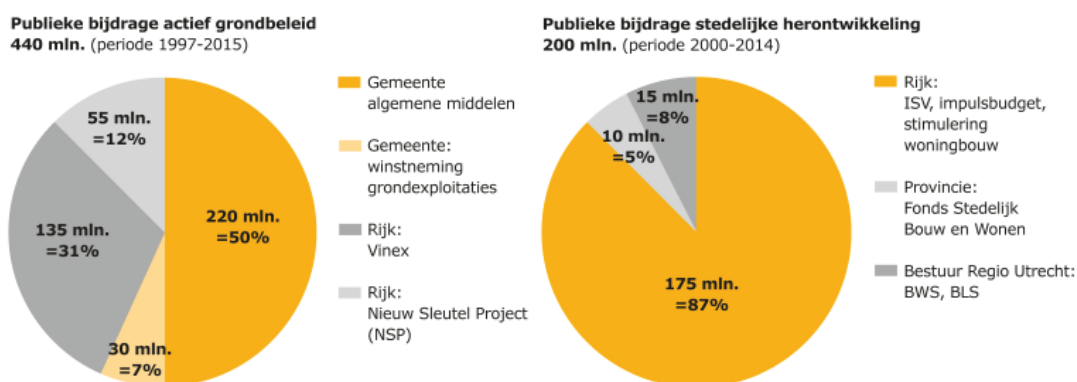
#### Financieel perspectief: publieke bijdragen fysieke investeringen

De afgelopen decennia is in Utrecht veel geïnvesteerd c.q. gaat geïnvesteerd worden in fysieke verbeteringen om de kwaliteit van wonen en leven in de stad te verbeteren. We illustreren aan de hand van de programma's stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid dat bijdragen uit publieke middelen aan deze investeringen hierbij essentieel zijn (geweest).

#### Voorbeeld Stedelijke ontwikkeling

Figuur A1 geeft aan wat de bijdrage van gemeente en Rijk (Vinex/NSP) is geweest aan actieve grondexploitaties in Utrecht (periode 1997-2015) en geeft aan wat bijdragen van andere overheden (Rijk (exclusief Vinex/NSP), Provincie en BRU) zijn geweest aan stedelijke (her)ontwikkelingen waarin de gemeente in zowel een faciliterende en/of regisserende als actieve rol optrad (periode 2000-2014).

Grafiek (fig A1):  
**Publieke bijdrage actief grondbeleid en stedelijke herontwikkeling afgelopen 15-20 jaar**  
 (Bedragen in euro's)



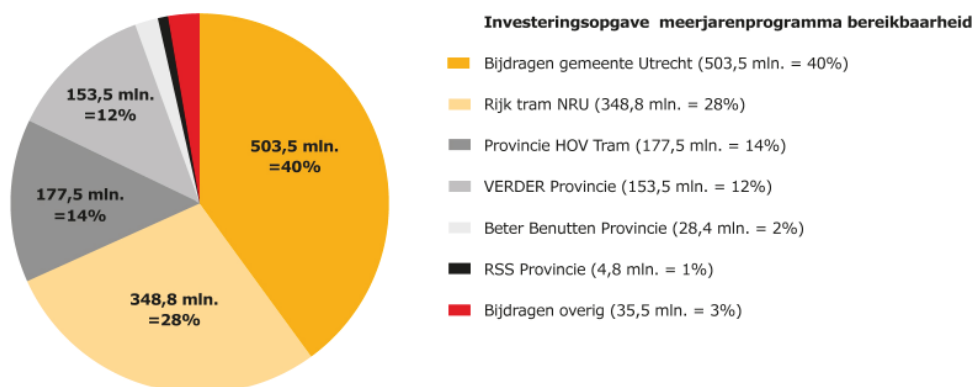
Om bouwontwikkelingen te stimuleren heeft de gemeente in het verleden actief grondbeleid gevoerd door het uitgeven van bouwrijpe grond. Deze bouwontwikkelingen zijn alleen mogelijk geweest met substantiële bijdragen van Rijk (Vinex subsidie voor Leidsche Rijn en NSP subsidie voor het Stationsgebied) en de gemeentebegroting aan de grondexploitaties: over de periode 1997-2015 is circa 440 miljoen publieke bijdrage aan de grondexploitaties toegevoegd om de ruimtelijke opgaven in de binnenstad, het Stationsgebied en in Leidsche Rijn te kunnen realiseren. Daarmee was de publieke bijdrage aan het actief grondbeleid in de periode 1997-2015 circa 25 miljoen per jaar, waarvan ruim de helft voor rekening van de gemeente zelf kwam. De laatste jaren was de gemeentelijke bijdrage ook nodig om verliezen in de grondexploitaties op te vangen die zijn ontstaan als gevolg van de economische crisis.

Naast de genoemde Vinex en NSP subsidie ontving de gemeente de afgelopen jaren ook middelen van Rijk en Provincie/BRU voor overige stedelijke herontwikkelingen. Herontwikkelingen die om verschillende redenen niet zelf door de markt werden opgepakt, zoals de herontwikkeling van de openbare ruimte in Kanaleneiland en Overvecht of het in stand houden van de Cereol fabriek of de realisatie van een parkeergarage op de Kop van Lombok. Over de periode 2000-2014 bedroegen de publieke middelen aan stedelijke herontwikkeling ongeveer 200 miljoen euro, uitgesplitst naar 175 miljoen euro rijk (87%) en 25 miljoen euro provincie/BRU (13%). Gemiddeld genomen bedroeg de publieke bijdrage aan stedelijke herontwikkeling circa 14 mln per jaar in deze periode.

### Voorbeeld Bereikbaarheid

Ook voor de uitvoering van het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid vormen middelen van rijk en provincie een belangrijke voeding. Figuur A2 maakt dit inzichtelijk. Het investeringsprogramma van het MPB loopt van 2010 tot en met 2033. De totale investering bedraagt circa 1,25 miljard euro, waarvan circa 40% is ingepast in de gemeentebegroting en circa 60% van rijk en provincie afkomstig is. Met het programma zijn en worden diverse bereikbaarheidsmaatregelen gerealiseerd, zoals de onderbouw van de tram Uithoflijn, de HOV Leidsche Rijn (grotendeels gereed), de top 5 fietsroutes, de fietsenstalling Jaarbeursplein, de P+R Uithof, de fly-over over het 24 Oktoberplein en de invoering van de milieuzones. In figuur A2 is inzichtelijk gemaakt welke bronnen van dekking het MPB kent. Subsidies van het Rijk en de provincie voor de HOV/tram, VERDER, Beter Benutten en RSS vormen hierbij belangrijke geldstromen voor het realiseren van de bereikbaarheidsopgaven (zie verder het MPB 2016).

Grafiek (fig A2):  
Meerjarenprogramma  
Bereikbaarheid  
2010 - 2033:  
Investeringsopgave  
(Bedragen in euro's)



### Kosten voor de baat uit: faciliteren groei levert meervoudige waardecreatie op

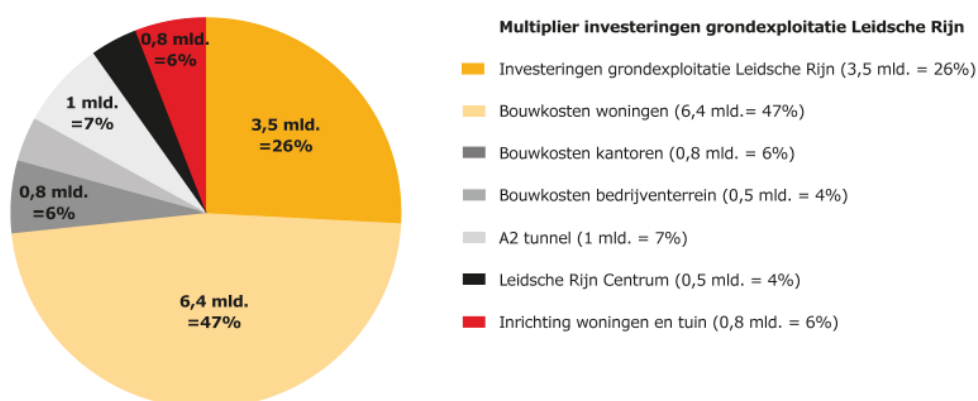
Publieke financiële bijdragen in de fysieke verbeteringen fungeren als een belangrijke financiële en maatschappelijke multiplier. Twee illustraties maken dit inzichtelijk.

### Voorbeeld grondexploitatie Leidsche Rijn multiplier voor private investeringen in Utrecht

In figuur A3 hebben we aan de hand van een aantal kengetallen in beeld gebracht hoe de investeringen in de grondexploitatie Leidsche Rijn (op basis van het totale programma van de grondexploitatie) zich verhouden tot investeringen van RWS en private investeringen in dezelfde gebiedsontwikkeling. De gemeentelijke investeringen in de grondexploitatie bedragen circa 3,5 miljard euro (inclusief de Vinex subsidie van het Rijk van 135 miljoen euro). Streven voor de gemeente is om (minimaal) een sluitende grondexploitatie te realiseren, zodat de investeringen van 3,5 miljard euro weer worden terugverdiend. Deze investeringen leiden echter tot een veelvoud van investeringen van private partijen in het bouwen van woningen (6,4 miljard euro) en kantoren (0,8 miljard euro) en het realiseren van bedrijventerreinen (0,5 miljard euro) en detailhandel in Leidsche Rijn Centrum (0,5 miljard euro). Daarnaast investeren particulieren in de inrichting van woningen en tuin (0,8 miljard euro). In aanvulling daarop heeft RWS circa 1,0 miljard euro geïnvesteerd in de A2 tunnel. Op basis van een voorzichtige schatting komen we tot de conclusie dat de investering in de gebiedsontwikkeling Leidsche Rijn leidt tot een forse multiplier van circa 10 miljard aan investeringen door private partijen, RWS en particulieren door de gebiedsontwikkeling Leidsche Rijn (multiplier private investeringen/investeringen grondexploitatie = 2,9). Als we investeringen afzetten tegen de publieke bijdrage in de grondexploitatie (de Vinex subsidie) dan neemt de multiplier met een veelvoud toe (multiplier private investeringen/publiek bijdrage grondexploitatie = 74). Het voorbeeld laat

zien dat publieke interventie en bijdragen als belangrijke multiplier kunnen werken bij gebiedsontwikkelingen.

Grafiek (Fig A3):  
**Grondexploitatie  
Leidsche Rijn multiplier  
investeringen**  
(Bedragen in euro's)



### Voorbeeld maatschappelijke baten van de openbare ruimte:

#### Utrecht Overvecht Spoorzone

In 2012 heeft CROW – het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte een onderzoek uitgebracht naar de baten van openruimte. Het inrichten en beheren van openbare ruimte kost geld. Tegelijkertijd leveren de kosten ook veel maatschappelijke baten op. In het onderzoek zijn als casus de kosten en baten voor het Wijkactieplan Overvecht Spoorzone in een maatschappelijke kosten baten analyse verwerkt (zie tabel A1). Uit de analyse blijkt dat het maatregelenpakket loont. De publieke bijdrage in het Wijkactieplan en de extra kosten voor beheer en bomen zijn hoog maar leveren per saldo meer maatschappelijke baten op. Belangrijke baten zijn onder meer, meer woongenot door mooier groen, meer inkomen door een hogere opleiding, meer gezondheid en de besparing van kosten door leegstand door hogere kwaliteit van inrichting van de buitenruimte. Kortom, publieke bijdragen in (fysieke) verbeteringen van de kwaliteit van leefomgeving genereren niet alleen als multiplier voor private investeringen. Evenzo kunnen publieke bijdrage leiden tot meervoudige waardecreatie bij gebiedsontwikkelingen.

Afbeelding (Tab A1):  
**Kosten en baten  
Wijkactieplan Overvecht  
Spoorzone in contante  
waarde**  
Bron: CROW Baten van  
openbare ruimte (2012)  
(Bedragen in euro's)

Kosten	Bedragen in Euro's
Wijkactieplan 2008 - 2011	32.010.000
Kosten beheer extra bomen	30.000
Kosten extra beheren	300.000
<b>Totale kosten</b>	<b>32.340.000</b>
Baten	
Meer gezondheid door meer recreatiecapaciteit kinderen en sportprogramma's volwassenen	8.350.000
Meer gezondheid/minder luchtwegziekten door meer afvang bomen	610.000
Meer reistijdwinst door extra fietsnetwerk	PM
Klimaatveiligheid en energiebesparing door meer (beschutting door) bomen	740.000
Meer woongenotwaarde door meer bomen en heler groen	14.420.000
Meer besparing kosten leegstand door hogere kwaliteit buitenruimte	1.370.000
Meer inkomen door hogere opleiding	5.200.000
Vermeden delictkosten (straatroof) door meer buurtparticipatie	PM
Vermeden huiskosten door meer sociaal vertrouwen	3.800.000
<b>Totale baten</b>	<b>33.780.000</b>
<b>Saldo kosten en baten</b>	<b>1.430.000</b>

## Bijlage B

### De ruimtelijke ambities betekenen een majeure financiële opgave

#### Gebiedsgerichte opgaven

In de Ruimtelijke Strategie zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkeling- verdichtings- en aandachtsgebieden in beeld gebracht. Voor Utrecht Oost – Utrecht Science Park, de Binnenstad, de Merwedekanaalzone, het Nieuwe Centrum en Overvecht en Kanaleneiland betekenen deze opgaven een majeure financiële opgave.

### Economische ontwikkelingsgebieden

#### Utrecht Oost – Utrecht Science Park

De transformatie van Utrecht Oost kan langs twee lijnen een belangrijke bijdrage leveren aan de gezonde verstedelijking. In de eerste plaats door het versterken van het groeipotentieel van het Utrecht Science Park (USP) als economisch kerngebied. In het Utrecht Science Park is veel kennis over gezonde verstedelijking aanwezig. In de tweede plaats, anticiperend op de binnenstedelijke groei, door te investeren in de groene structuur van Maarschalkerweerd en de verbinding met Amelisweerd over de A28. Beide lijnen zijn in ruimtelijk opzicht verbonden met de opgave voor verbreding van de A27 zoals deze op dit moment door het Rijk wordt voorbereid.

De versterking van het USP hangt sterk samen met de beschikbaarheid van ontwikkelruimte en de bereikbaarheid van het gebied. De ruimte binnen de Uithof is schaars en in eerste instantie vooral bestemd voor aan voor faculteit gebonden functies. Voor de versterking van Utrecht Science Park als economisch ontwikkelingsgebied is behoefte aan ontwikkelruimte. Het aan het USP grenzende Rijnsweerd biedt kansen om de groei van het USP te faciliteren. Daarnaast bestaat er t.b.v. verkeersstromen tussen het stadscentrum en de Uithof behoefte aan verbetering van bestaande OV-structuren en fietsverbindingen. Kansen voor de ruimtelijke en infrastructurele versterking van het gebied doen zich op dit moment voor met de transformatie van het stadsdeel A28 tot stadsweg, de geplande herontwikkeling van de locatie Archimedeslaan tot studentencampus met studenten-/ starterswoningen en voorzieningen, een kwaliteitsverbetering van de Archimedeslaan en een transformatie van het bestaande Daltonpark. Dit biedt de kans om het USP beter te verbinden met de stad, waarbij een deel van Rijnsweerd dezelfde (campus) kwaliteiten kan krijgen als nu al in De Uithof aanwezig zijn, met een mix van functies in een aantrekkelijk groen raamwerk met een netwerk van passende fietsverbindingen in Utrecht Oost en het Utrecht Science Park.

In tabel B1 is de investeringsopgave die samenhangt met de twee genoemde lijnen van gezonde verstedelijking voor Utrecht Oost – Utrecht Science Park in beeld gebracht. De eerste lijn van de voor versterking het economisch kerngebied is onderverdeeld in een investeringsopgave voor transformatie en herontwikkeling van Rijnsweerd Zuid en omgeving en verbetering van de infrastructuur en bereikbaarheid van diverse modaliteiten. Vanwege het gebiedsoverstijgende karakter presenteren we de systeemsprong openbaar vervoer voor de binnenstadsas die ook cruciaal is voor het bereikbaar houden van Utrecht Science Park en als kans om de verbinding tussen stad en het Utrecht Science Park ruimtelijk te versterken afzonderlijk aan het slot van de gebiedsgerichte opgaven (zie tabel B6).

Tabel (B1):

**Investeringsopgave  
Utrecht Oost –  
Utrecht Science Park**  
(Bedragen in euro's)

	2016-2020	2021-2030	Totaal
<b>Versterking economisch kerngebied</b>			
- Transformatie en herontwikkeling van Rijnsweerd Zuid en omgeving	10 mln.	6-35 mln.	16-45 mln.
- Verbetering infrastructuur van bereikbaarheid diverse modaliteiten	1-5 mln.	2-30 mln.	3-35 mln.
<b>Ambitie openbare ruimte en groenstructuur</b>			
- Toegankelijkheid en kwaliteit Maarschalkerweerd		20 mln.	20 mln.
<b>Totale kosten</b>	<b>11-15 mln.</b>	<b>28-85 mln.</b>	<b>39-100 mln.</b>

### Binnenstad

De binnenstad van Utrecht heeft een grotere uitstraling dan alleen lokaal en bepaalt op (inter) nationaal niveau de keuzes van bedrijven, instellingen en bewoners om zich in Utrecht te vestigen. Met een groeiend aantal inwoners en verwachte, toenemende aantallen bezoekers van bijna 30 miljoen tot 40 miljoen per jaar neemt de druk op de binnenstad verder toe. Investerings van private investeerders, van grote werkgevers als de Universiteit Utrecht bouwen op tot een niveau van tientallen miljoenen euro's per jaar in de binnenstad. Zij zien een grote samenhang in hun investeringen in vastgoed, verbouwingen en transformatie en de gemeentelijke investeringen in stedelijke ontwikkeling, op het vlak van bereikbaarheid en openbare ruimte. De afgelopen drie jaar is in nauwe samenwerking begonnen met de gewenste kwaliteitsslag op de Mariaplaats, de St. Jacobstraat, de Korte Jansstraat en Domstraat en recent in Twijnstraat en Zadelstraat. Deze succesvolle en doelgerichte aanpak is geïntegreerd in de ruimtelijke keten en is een uitstekende basis om ook de rest van de binnenstad van Utrecht op het kwaliteitsniveau van 'Allure' te brengen. In tabel B2 is een aanzet voor de verdere investeringen in de binnenstad in beeld gebracht. Hiermee wordt een vervolg gegeven aan de pilot openbare ruimte.

Tabel (B2):

**Investeringsopgave  
kwaliteitsverbetering  
binnenstad naar "Allure"**  
(Bedragen in euro's)

	2016-2020	2021-2030	Totaal
<b>Kwaliteitsverbetering openbare ruimte binnenstad "Allure"</b>			
- Opwaardering kernwinkelgebied	0,9 mln.	2,5 mln.	3,4 mln.
- Kwaliteitsimpuls Universiteitskwartier	0,7 mln.	4,0 mln.	4,7 mln.
- Impuls Museumkwartier	0,8 mln.	2,0 mln.	2,8 mln.
- Toiletvoorzieningen (Urifliten en park Lepelenburg)	0,3 mln.		0,3 mln.
- Damplein als icoon van de binnenstad		5,0 mln.	5,0 mln.
<b>Totaal</b>	<b>2,7 mln.</b>	<b>13,5 mln.</b>	<b>16,2 mln.</b>

Utrecht heeft een gastvrij, uitnodigend historisch centrum voor zowel bezoekers als bewoners. De omvang van het huidige winkelwandelgebied stamt uit de begin jaren 70 van de vorige eeuw en vraagt door allerlei trends en ontwikkelingen om uitbreiding. Utrecht kan bewoners en bezoekers een elkaar versterkende mix van commerciële (winkels, horeca) culturele (musea, Domunder) en maatschappelijke (ontmoeten, stadhuis, werkplekken) functies bieden. Alles is wandelend te bereiken. De belevingseconomie maakt van Utrecht een sterk merk. De gemeentelijke inzet is gericht op het versterken van het kernwinkelgebied, het universiteitskwartier en het museumkwartier door de ruimtelijke transformaties van anderen te begeleiden door de verlangde herinrichting van de aangrenzende openbare ruimte. Een tweede belangrijk onderdeel van de inzet is de verbetering van de routes tussen de kwartieren en naar de binnenstad. De pleinen spelen daarbij een cruciale rol. De kracht van het centrum zal steeds meer bepaald worden door de kwaliteit van de te onderscheiden kwartieren en de verbinding tussen deze kwartieren. De spanning tussen drukte en stilte,

tussen pop en klassiek, tussen commercie en wonen, tussen zomer en winter, tussen dag en nacht geeft aan het centrum van de stad een enorm pallet aan belevingen. De historische stad die met infrastructuur en gebouwen 1000 jaar wonen en werken weerspiegelt, vormt de perfecte entourage om te wonen, werken en bezoeken. Een beter gebruik van grotere delen van de binnenstad en van de aanloopstraten is essentieel om de groeiende bevolking en stijgende bezoekersaantallen op te vangen.

## Verdichtingsgebieden

### Merwedekanaalzone

De transformatie van de Merwedekanaalzone kan een belangrijke bijdrage leveren aan gezonde verstedelijking met bouw van woningen op binnenstedelijke locaties. Voor de investeringsstrategie zijn twee scenario's onderzocht. Scenario A betreft het scenario met 6.000 woningen, waarbij de transformatie zich relatief organisch ontwikkelt. Bij scenario B ligt de ambitie qua dichtheid en woningaantallen een stuk hoger en wordt uitgegaan van 10.000 woningen. Of scenario B volledig is te realiseren zal duidelijk worden bij de structuurvisie Merwedekanaalzone. Voor het realiseren van deze aantallen woningen is een aantal randvoorwaarden essentieel: in beide scenario's het verhuizen van de tippelzone en het verplaatsen van de busremise en een aantal bedrijven. Daarbovenop is in scenario B een extra inspanning noodzakelijk om de verdichtingsopgave te kunnen realiseren. Uitgangspunt is dat gronden worden aangekocht door marktpartijen. Om een beeld te krijgen van mogelijke financiële consequenties is bij scenario B gerekend met een actievere opstelling van de overheid (gemeente en/of provincie). De contouren hiervan zullen nader moeten worden onderzocht.

Met een opgave van 6.000-10.000 woningen in de Merwedekanaalzone is de mobiliteitsopgave een grote bepalende factor in Zuid-west-Utrecht. Passende bij gezonde verstedelijking is het streven hierbij de mobiliteitsgroei op te vangen met OV en fiets. Vanwege het gebiedsoverstijgende karakter hebben we de systeemsprong OV aan het slot van de gebiedsgerichte opgaven separaat in beeld gebracht, mede in samenhang met de andere prioritaire ontwikkelgebieden (zie tabel B6). In aanvulling op de OV zal ook moeten worden geïnvesteerd in het fiets- en wandelverkeer door het realiseren van een aantal fiets en voetgangersbruggen en adequate fietsverbindingen voor de ontsluiting met andere gebieden. In aanvulling hierop draagt de realisatie van het rondje Stadseiland, het realiseren van groene (blauwe) ver-

Tabel (B3):  
Investeringsopgave  
verdichting  
Merwedekanaalzone  
(Bedragen in euro's)

	2016-2020	2021-2030	Totaal
<b>Stedelijke Ontwikkeling</b>			
<i>Investerings scenario A+B</i>			
- Verdichtingsopgave deelgebied 5	8,0 mln.		8,0 mln.
- Verdichtingsopgave deelgebied 6		4-10 mln.	4-10 mln.
<i>Investerings scenario B</i>			
- Regisseren verdichtingsopgave scenario B	4,0 mln.	1,0 mln.	5,0 mln.
<b>Bereikbaarheid</b>			
- Investerings fiets en voetgangersverkeer		8,0 mln.	8,0 mln.
<b>Openbare Ruimte en Groenstructuur</b>			
- Kwaliteitsimpuls gezonde verstedelijking gebiedsopgave	11,5 mln.	8,5 mln.	20 mln.
<b>Totaal</b>	<b>23,5 mln.</b>	<b>21,5-17,5 mln.</b>	<b>45-51 mln.</b>

bindingen tussen Park Transwijk en het Merwedekanaal en het ondergronds brengen van de warmteleidingen HWC bij aan forse kwaliteitsimpuls van het woon- en leefklimaat en daarmee aan de gezonde verstedelijking van het gebied. Daarnaast is het uiteraard ook van groot belang om kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte aan te leggen binnen het gebied die uitnodigt tot ontmoeting en beweging. In tabel B3 is een hele ruwe indicatie gegeven van de financiële opgave van het gebied exclusief de beschreven noodzakelijke systeemsprong OV.

### Het Nieuwe Centrum

Op 9 juli 2015 is de toekomstvisie "A healthy urban boost" voor Utrecht Centrum door de raad vastgesteld. In de toekomstvisie zijn het Jaarbeursgebied en het Westplein benoemd voor uitwerking in de Structuurvisie 2e fase Stationsgebied. Vooruitlopend op de structuurvisie zijn voor het Beurskwartier een aantal modellen doorgerekend, waarbij is uitgegaan van een gemengd programma met ruimte voor 700 tot 1500 woningen. De op te stellen structuurvisie en de inhoudelijke keuzes die daarin gemaakt worden (o.a. vastgoedprogramma, oplossing parkeren, ambitieniveau duurzaamheid en gezonde verstedelijking) gaan sterk het financiële resultaat bepalen. Een eerste grove indicatie van de investeringsopgave in deze gebieden en de opgave Catharijnesingel Zuid is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel (B4):  
Investeringsopgave  
Nieuwe Centrum  
(Bedragen in euro's)

	2016-2020	2021-2030	Totaal
<b>Stedelijke Ontwikkeling</b>			
- Beurskwartier		PM	
<b>Bereikbaarheid</b>			
- Placemaking/eerste stappen Westplein	4,0 mln.		4,0 mln.
- Investeren in infrastructuur Westplein en een bevaarbare Leidsche Rijn		75,0 mln.	75,0 mln.
<b>Openbare Ruimte en Groenstructuur</b>			
- Catharijnesingel Zuid (motie water in de singel)	9,0 mln.		9,0 mln.
<b>Totaal</b>	<b>13,2 mln.</b>	<b>75,0 mln.</b>	<b>88,2 mln.</b>

Vooruitlopend op deze ontwikkelingen zijn al stappen mogelijk om de aantrekkelijkheid van het gebied te versterken. Juist ook om gezonde verstedelijking een boost te geven. Het realiseren van de Catharijnesingel Zuid en de placemaking Westplein past hier in. Aan succesvolle gebiedsontwikkeling gaat een fase van placemaking vooraf: het in gebruik nemen en identiteit geven van een gebied door tijdelijke activiteiten. Ter stimulering hiervan, onder andere op de kop van Lombok en langs de centrumboulevard is financiële ruimte nodig (twee tranches van 2 miljoen euro). Daarnaast zijn in 2017 ook al eerste verkeersmaatregelen gewenst ter realisering van het in de Toekomstvisie neergelegde beeld van de toekomstige route over het Westplein in de vorm van verminderen van asfalt. Voor de middellange termijn (vanaf 2020) vraagt de infrastructuur op het Westplein om een passende oplossing. In de investeringsopgave houden wij voor nu rekening met de kosten "Maaiveld voorlangs NH-Hotel variant". Daarnaast is uitgangspunt in de toekomstvisie 'healthy urban boost' ook een bevaarbare Leidsche Rijn inclusief het aanleggen van de benodigde fietsbruggen en bereikbaarheidsmaatregelen Lombok. In het Coalitieakkoord 2014-2018 is de dotatie Water om de Catharijnesingel opgenomen van 6 miljoen euro. Eerder was al 1,6 miljoen euro bestemd, waarmee in totaal nu een bedrag van 7,6 miljoen euro is gespaard. De raming van de aanleg van Catharijnesingel zuid bedraagt 16 à 18 miljoen euro. We staan komende periode voor de opgave om het budget voor de aanleg op het benodigde niveau te brengen. Er is nog een budget nodig van circa 9 miljoen euro.

## **Aandachtsgebieden**

Door stevig in te zetten op het toevoegen van stedelijke kwaliteit op de prioritaire ontwikkelgebieden is er op andere plekken in de stad ruimte om te kiezen voor specifieke opgaven met de eigen omgeving als vertrekpunt. Daarbij zijn Overvecht en Kanaleneiland in de Ruimtelijke Strategie benoemd als aandachtsgebieden.

### **Overvecht en Kanaleneiland**

In de Ketenaanpak Openbare Ruimte worden drie kwaliteiten voor gebruik, inrichting en beheer van de openbare ruimte voorgesteld: Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure. Ook stelt de Ketenaanpak een integrale aanpak voor de openbare ruimte voor om zo weinig mogelijk hinder voor gebruikers te veroorzaken en om kostenefficiënt te werken. In Overvecht en Kanaleneiland zijn de verharde delen van de openbare ruimte dringend aan groot onderhoud toe. In deze wijken is het bezit van de woningcorporaties hoog. In de prestatieafspraken met de woningcorporaties voor de periode 2016-2019 zijn de productieprogramma's vastgelegd. Daaruit blijkt dat er de komende jaren vooral wordt ingezet op renovatie en veel minder op integrale herontwikkeling (sloop-nieuwbouw waarbij de corporaties ook een deel van de openbare ruimte opnieuw aanleggen). Hierdoor blijft er voor de gemeente een belangrijke opgave over voor de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte in deze gebieden. In de prestatieafspraken is vastgelegd dat herontwikkeling van de openbare ruimte een van de bestedingsdoelen is van de meerwaardeafdracht van de corporaties. Nu de straten open moeten is er de kans om in één keer veel ambities waar te maken. Die ambities zijn: de kwaliteitsimpuls openbare ruimte (en daarmee het groot-onderhoud op orde) conform Domstad en Domstad Bijzonder op enkele plekken, duurzaam verkeersveilig, klimaatbestendig en aansluitend op bijvoorbeeld renovatie en nieuwbouwplannen en wensen uit de wijk. Om de opgave concreter te maken is voor zowel de wijk Overvecht als Kanaleneiland ingezoomd op twee projecten voor een integrale aanpak. Deze projecten zijn gekozen omdat er vanuit de verschillende programma's veel "werk met werk" gemaakt kan worden. Voor deze vier projecten in de wijken Overvecht en Kanaleneiland bedraagt de additionele investeringsopgave 4,7 miljoen euro voor het realiseren van de hierboven geschetste ambities.

## **Systemspromg OV binnenstadsas/gebiedsverkenning Utrecht Oost/ Merwedekanaalzone**

Vanwege het gebiedsoverstijgende karakter van de systemspromg OV hebben we de investeringsopgave hierbij separaat in beeld gebracht. De ontwikkelopgaven rond het Utrecht Science Park, de Merwedekanaalzone, de binnenstad en het Nieuwe Centrum zijn in deze context relevant. Ten behoeve van het grote aantal reizigers van Utrecht CS naar Utrecht Science Park is op dit moment de Uithoflijn al in aanleg. In het MIRT-onderzoek OV regio Utrecht dat door Rijk en regio is uitgevoerd, is echter geconstateerd dat zelfs met de komst van de Uithoflijn rond 2025 de grenzen van de Uithoflijn en andere OV-verbindingen waarschijnlijk al zijn bereikt. Inmiddels is de gebiedsverkenning Utrecht Oost gestart waarbij door Rijk, regio en USP gewerkt wordt aan een gezamenlijke visie, uitgewerkt in een programmering van ruimtelijke en mobiliteitsprojecten. Vertramming van de binnenstadsas is hierbij één van de oplossingsrichtingen die verder onderzocht wordt. Andere oplossingsrichtingen zijn verbetering van de doorstroming van regionaal OV en fiets in stedelijk gebied, de versterking van decentrale knooppunten en de verbindingen daartussen verdere integratie van landelijk en regionaal OV. Een combinatie van oplossingsrichtingen ('én-én-én') is nodig om de problemen op te lossen. Veel kan en gebeurt ook al op korte termijn, voor sommige

maatregelen is echter meer tijd en geld nodig. Hieronder een toelichting op regionaal OV - en meer specifiek vertramming - als oplossing, omdat dit een forse investering betreft én een oplossingsrichting is die een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan het faciliteren van de schaa sprong die de stad maakt.

Het stationsgebied en het Utrecht Science Park zijn de belangrijkste bestemmingen in de stad en de regio. Verder wordt de Merwedekanaalzone vanwege de grote aantallen woningen in hoge dichtheden daar een belangrijk herkomstgebied. Met een opgave van 6.000-10.000 woningen in de Merwedekanaalzone is de mobiliteitsopgave een grote bepalende factor in zuidwest-Utrecht. Vanuit de ambitie van gezonde verstedelijking is het streven hierbij de mobiliteitsgroei voornamelijk met fiets en openbaar vervoer op te vangen, naast het stimuleren van wandelen. Dat betekent dat een kwalitatief hoogwaardige OV-bereikbaarheid nodig is met snelle reismogelijkheden naar alle belangrijke regionale en nationale bestemmingen, een hoge betrouwbaarheid van het OV én voldoende capaciteit. Voor de investeringsstrategie zijn drie OV-scenario's verkend, twee voor een busroute en één voor tram. Eerste zeer voorlopige conclusie is dat de beide busvarianten voor de korte termijn weliswaar goede oplossingen zijn, maar dat de busvarianten op termijn onvoldoende kwaliteit en capaciteit met als groot risico dat het autogebruik fors hoger uitpakt dan gewenst. Een tram vanaf Westraven door de Merwedekanaalzone, Utrecht CS en de binnenstad naar het Utrecht Science Park en verder oostwaarts is een hoogwaardig OV-alternatief, dat mogelijk nodig is om Merwedekanaalzone met beperkt autogebruik te ontwikkelen. Daarnaast is het een kans om de bestaande tram naar Nieuwegein en IJsselstein te versnellen en een oplossing voor het capaciteitsprobleem van bussen in de OV-terminal door bussen uit Nieuwegein en vanaf de oostkant van Utrecht aan te takken op de nieuwe tramlijn op logische plekken en met behoud van reiskwaliteit. Verder kan vertramming bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid rondom de binnenstadsas (sterke vermindering van het aantal bussen op die as) en biedt het een impuls aan de ruimtelijke kwaliteit op de verbinding tussen stad, Rijnsweerd en USP. Tot slot is vertramming een kans om zowel de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park als de binnenstad te vergroten. In deze investeringsstrategie is er daarom aandacht voor de benodigde investeringen die gepaard gaan met vertramming, maar bij vertramming zijn ook de structurele kosten (exploitatie en beheer en onderhoud) van groot belang. Hogere dichtheden – bijvoorbeeld 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone – levert over het algemeen meer OV-reizigers op en daarmee lagere exploitatiekosten. Ook als vertramming niet haalbaar blijkt te zijn, zal er aanzienlijk in het openbaar vervoer moeten worden geïnvesteerd om grotere bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen te voorkomen. In tabel B5 is de investeringsopgave van de systeemsprong OV in beeld gebracht. Deze schommelt op basis van de huidige inzichten tussen een bandbreedte van circa 450 en 550 miljoen euro. Bij de nadere uitwerking zal moeten worden gezien welke kosten door welke partijen worden gedragen (zie ook paragraaf 5.4).

Tabel (B5):  
Systeemsprong openbaar vervoer binnenstadsas/ Utrecht Oost/ Merwedekanaalzone (Bedragen in euro's)

	2016-2020	2021-2030	Totaal
<b>Systeemsprong openbaar vervoer</b>			
- Binnenstadsas/Utrecht Oost/Merwedekanaalzone		450-550 mln.	450-550 mln.
<b>Totaal</b>		<b>450-550 mln.</b>	<b>450-550 mln.</b>

## Overige programma opgaven

### Vastgoed

Voor de ontwikkeling van vastgoed zijn marktpartijen primair verantwoordelijk. Interventies via publieke financiering kunnen soms echter noodzakelijk zijn. Het gaat dan om situaties waarbij de realisatie van gemeentelijke ambities op het terrein van stedelijke herontwikkeling niet of onvoldoende door markt worden opgepakt. Zo zullen bijvoorbeeld bij de transformatie van bedrijventerreinen of leegstaande kantoorgebouwen, een duidelijke ambitie van het college, bijdragen van de gemeente noodzakelijk zijn om zo'n ontwikkeling van de grond te krijgen. Ook de uitbreiding van zowel de sociale huurwoningvoorraad als de middeldure huurwoningvoorraad zijn belangrijke ambities van dit college die versneld kunnen worden als er stimuleringsbijdragen beschikbaar zijn. Stimulering van uitbreiding van sociale huurwoningen is voorzien door het Raadsbesluit over de prestatieafspraken waarin is vastgelegd dat de tweederde deel van de meerwaarde die corporaties afdragen in het geval van verkoop of integrale herontwikkeling wordt ingezet voor onder andere de stimulering van uitbreiding van de sociale huurwoningvoorraad. Voor de stimulering van middeldure huurwoningen zijn tot op heden geen middelen beschikbaar. We zien de afgelopen periode dat particuliere ontwikkelaars weer eerder kiezen voor de realisatie van koopwoningen vanwege het hogere rendement. Ook als we in onze eigen gemeentelijke grondexploitaties het aandeel middeldure huurwoningen laten toenemen ten koste van koopwoningen, betekent dit een verslechtering van de grondexploitatie. Een stimuleringsbijdrage kan de verslechtering in de grondexploitatie opvangen of particuliere ontwikkelaars verleiden om toch dit segment te realiseren. Een ander voorbeeld is dat met bijdragen van de gemeente meer kwaliteit gerealiseerd kan worden dan door de markt wordt opgepakt. Hierbij valt te denken aan bijdragen in gebouwd parkeren of het behoud van industrieel erfgoed in een transformatieproject. Op basis van de huidige inzichten gaat het op dit moment ruwweg om een aanvullende investeringsopgave voor vastgoed, buiten de eerder beschreven prioritaire gebieden, van circa 2 miljoen euro per jaar. In tabel B6 is dit inzichtelijk gemaakt.

Tabel (B6):  
Overige investerings-  
opgaven vastgoed  
(Bedragen in euro's)

Ruimtelijke opgaven (exclusief prioritaire ontwikkelgebieden)	Wijken en buurten	Investerings per jaar
<b>Stimulering verdichting</b> (transformatie/nieuwbouw)	Dit betreft bijvoorbeeld bijdragen gebouwd parkeren, bijdragen uitplaatsing hinderlijke bedrijven om woningbouwplannen mogelijk te maken of gemeentelijke ambities op het terrein van gezonde verstedelijking te realiseren	1,0 mln.
<b>Stimulering middeldure huurwoningen</b>	Uitbreiding middeldure huur in alle delen van de stad	0,5 mln.
<b>Stimulering herontwikkeling voorzieningen</b>	Dit betreft bijdragen voor voorzieningen om een integrale gebiedsontwikkeling mogelijk te maken, zoals bijdragen aan een gymzaal, een wijkcentrum, etc. Dit werd in het verleden uit ISV betaald.	0,5 mln.
<b>Totaal</b>		<b>2,0 mln.</b>

## Mobiliteit

### Bevorderen lopen, fietsen, OV en efficiënt vervoer

De groei van Utrecht zal leiden tot een toename van de mobiliteit. De keuze voor groei door inbreiding, gezonde verstedelijking en stedelijke kwaliteit maakt het nodig de mobiliteit in de stad anders te organiseren. Daarbij zoeken we een nieuwe balans tussen de toenemende mobiliteitsvraag en de schaarse openbare ruimte in de stad, door sterk te focussen op vervoerwijzen als lopen, fietsen, openbaar vervoer en efficiënte logistiek. Dit komt tot uitdrukking in Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) en het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB). Het gaat om maatregelen in de directe omgeving van de economische ontwikkelingsgebieden en verdichtingsgebieden van de ruimtelijke strategie, maar het is ook een stadsbrede benadering: een omslag in de mobiliteit van de stad als geheel schept de voorwaarden om de economische ontwikkelingsgebieden en verdichtingsgebieden goed te kunnen ontwikkelen. De maatregelen – stadsbreed én op en om ontwikkellocaties – zijn opgenomen in de projectenlijst van SRSRSB. Het betreft zowel infrastructuur als niet-infrastructurele maatregelen (verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, etc.).

In het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB), een jaarlijkse rapportage bij de voorjaarsnota, wordt jaarlijks gerapporteerd over de financiën van het programma bereikbaarheid. Het MPB 2016 wordt zo goed mogelijk afgestemd op UAB en SRSRSB én op de ontwikkellocaties van de ruimtelijke strategie. Daarmee zijn echter nog niet alle prioritaire opgaven gedekt, er resteert een financiële en beleidsinhoudelijke ambitie. De bereikbaarheidsprojecten die direct gekoppeld zijn aan de prioritaire ontwikkelgebieden zijn reeds benoemd. De daarnaast nog ongedekte gewenste opgaven voor bereikbaarheid zijn in de tabel hieronder samengevat (tabel B7). In totaal gaat het ongeveer om een investeringsopgave van circa 165 miljoen euro.

Tabel (B7):  
**Investeringsopgave mobiliteit**  
(exclusief prioritaire ontwikkelgebieden)  
(Bedragen in euro's)

	<b>Investeringsopgave</b>
Herinrichting wegen	75 mln.
Fietsroutes en -bruggen	30 mln.
30 in de wijk	20 mln.
OV-doorstroming	10 mln.
Verkeers- en mobiliteitsmanagement	30 mln.
<b>Totaal</b>	<b>165 mln.</b>

### Verbeteren balans tussen de verkeersfunctie en de leefbaarheid in de openbare ruimte

Ondernemers en bewoners in de binnenstad nemen initiatieven tot herinrichting en ander gebruik van de openbare ruimte. In de afgelopen maanden heeft intensief overleg plaatsgevonden met ondernemers en bewoners. In gesprekken met ondernemers en bewoners wijzen zij ons op de knelpunten, geven diverse oplossingsrichtingen aan, kondigen initiatieven aan en vragen van de gemeente maatregelen. Aanleiding hiertoe is onder meer de schaalprong van de binnenstad en het Stationsgebied. Naar verwachting groeit de voetgangersstroom in de binnenstad van 25 naar 40 miljoen mensen per jaar. Het aantal reizigers in het Stationsgebied groeit naar 100 miljoen reizigers per jaar. Met deze bezoekerstoename groeien ook de bestedingen en werkgelegenheid. Er is echter onvoldoende ruimte voor voetgangers,

allure en kwaliteit van de openbare ruimte. Er ontstaat in toenemende mate conflicterend ruimtegebruik tussen voetgangers, fietsers en auto's en OV waardoor opstoppingen en irritaties ontstaan. De opgave is deze bezoekersgroei goed te faciliteren en te zorgen voor een aantrekkelijke, gastvrije, persoonlijke, schone binnenstad, en voor een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat.

Verskillende maatregelen zijn mogelijk om deze ambitie te faciliteren, onder andere door het verplaatsen van auto's van straat naar parkeergarages en daarmee het opheffen van een deel van de autoparkeerplaatsen rondom de belangrijkste loopstromen, uitbreiding van fietsenstallingen in binnenstad en rondom stations en handhaving van hinderlijk fietsparkeren. In tabel B8 zijn deze maatregelen samengevat. Welke financiële opgave hieruit resulteert is afhankelijk van de keuzes welke worden gemaakt, inclusief de fasering van uitvoering van de maatregelen, en daarmee op welke wijze invulling wordt gegeven aan de balans tussen leefbaarheid en levendigheid.

Tabel (B8):

**Maatregelen ambitie meer ruimte en kwaliteit door verplaatsen auto's en fietsen**

(Bedragen in euro's)

(a) De ambities met betrekking tot auto/ fiets-parkeren betreffen jaarlijkse exploitatielasten oplopend tot euro 4 mln. vanaf 2020.

	<b>Exploitatieopgave (a)</b>
Verplaatsen auto's van straat naar garages	1,2 mln.
Fietsparkeren centrum	1,0 mln.
Fietsparkeren overige stations	1,0 mln.
Intensivering handhaving hinderlijk gestalde fietsen	0,6 mln.
Wayfinding, PR, communicatie	0,2 mln.
<b>Totaal</b>	<b>4,0 mln.</b>

### Kwaliteit openbare ruimte

Utrecht is een aantrekkelijke stad om in te wonen, te werken en te verblijven. De kwaliteit van de openbare ruimte bepaalt voor een belangrijk deel die aantrekkelijkheid. De openbare ruimte is ook belangrijk voor een vitaal economisch klimaat. Zij is medebepalend voor de waardevastheid van het vastgoed in de woon- en werkgebieden. Met de Ketenaanpak Openbare Ruimte hebben we dit belang tot uitdrukking gebracht door drie onderscheidende Utrechtse kwaliteiten voor de openbare ruimte te benoemen: Domstad is de basiskwaliteit en Allure is de hoogste kwaliteit. In de Ketenaanpak is geschetst dat met het opdrogen van de Reserve Stedelijke Herontwikkeling een belangrijke bron voor investeringen in de kwaliteitsverbetering aan de openbare ruimte onder druk staat. Daarnaast leidt de groei van Utrecht en de keuze daarbij voor gezonde verstedelijking en verdichting de komende jaren tot een hogere gebruikersdruk en een toename van het areaal dat moet worden onderhouden.

In tabel B9 is een indicatie gegeven van de additionele financiële opgave die samenhangt met het hierboven geschetste beeld voor groot en dagelijks onderhoud waarbij tevens invulling gegeven wordt aan de kwaliteitseisen van de Ketenaanpak. Bij vervanging van kapitaalgoed gaat het, gelet op de uitgangspunten van de Ketenaanpak van Healthy Urban living en klimaatadaptatie, steeds vaker om herinrichting van de openbare ruimte aan de eisen van de huidige tijd. Daarbij is het essentieel te bezien hoe slim werk met werk gemaakt kan worden, bijvoorbeeld door verbindingen te leggen met de programma's stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid. Met een structurele impuls van 7 miljoen kan een kwaliteitsverbetering worden bereikt van de openbare ruimte met het gelijktijdig wegwerken van het achterstallig onderhoud.

De ambitie met betrekking tot de kwaliteit van het dagelijks onderhoud door de toename van de gebruiksiteit van de openbare ruimte is afhankelijk van de omvang en snelheid van de groei van de stad. Met de stelpost areaalmutaties passen we de toename van de beheerkosten door de groei van het areaal in de begroting in.

Tabel (B9):  
**Financiële opgave  
 versterken kwaliteit  
 openbare ruimte  
 2016-2030**  
 (Bedragen in euro's)

<b>Maatregel</b>	<b>Financiële ambitie</b>
Herinrichten/vervangen openbare ruimte	jaarlijkse investeringsimpuls
- Kwaliteitsimpuls met gelijktijdig wegwerken achterstallig onderhoud	7,0 mln.
Kwaliteit dagelijks onderhoud openbare ruimte	jaarlijkse ophoging van het budget
- Beheerskosten toename gebruiksiteit openbare ruimte	0,4 mln.







# Co-design sessie

# Utrecht groeit

9 maart 2016





## Inhoud

Welkom	4
Economische motor van Nederland	6
Samenwerken aan een gezonde, groene en slimme stad!	10
Aan de slag!	20
Working dinner	22
Reactie op de visie	25
Uitwerking gebiedsvisies	30
Stationsgebied	31
Uitkomsten Stationsgebied	37
Merwedekanaalzone	40
Uitkomsten Merwedekanaalzone	45
Leidsche Rijn Centrum	48
Uitkomsten Leidsche Rijn Centrum	51
Oost / Science Park Utrecht	52
Uitkomsten Oost / Science Park Utrecht	54
Bedankt en op naar de volgende stap!	56



## Deelnemers

**Bart Visscher** SyntrusAchmea  
**Bart Witte** Steden in Transitie  
**Bastiaan Staffhorst** Mitros  
**Bianca Hollander** CBRE Global Investors  
**Cees Geldof** wethouder  
**Chantal Visch** Immoselect  
**Charlotte Ernst** Makelaars van de Tussentijd  
**Dick Roest** Hansteen Holdings  
**Dirk Harmens** Aqua Vastgoed  
**Dries Berendsen** Universiteit Utrecht  
**Edgar Berger** Altera  
**Edward van Dongen** ERA Contour  
**Emilie Vlieger** Meer Meerwede  
**Eric Faber** Fakton  
**Eric van Winsen** BPD (Bouwfonds)  
**Evert H. Blaauwendraad** S&H Vastgoedbeleggingen  
**Fahid Minhas** Provast  
**Frans Soeterbroek** De Ruimtemakers  
**Friso Smit** Utrecht Science Park (USP)  
**Gerben Kuipers** Cinemec  
**Hans Broekman** NS Vastgoed  
**Hein Trebbe** Trebbe  
**Hugo Jungen** Provincie Utrecht  
**Jeen Kootstra** Gemeente Utrecht  
**Jeroen Messemaekers van de Graaff** ASR vastgoed ontwikkeling  
**Justin van Rooijen** Jebber  
**Karin Verdooren** GroenWest



**Kevwe Scott-Emuakpor** Sustay  
**Lennert Middelkoop** Gemeente Utrecht  
**Lot van Hooijdonk** wethouder  
**Marc Hamelers** Ministerie EZ  
**Marcel Janssen** Gemeente Utrecht  
**Mark van Doorn** Jansen de Jong  
**Marlies de Nijs** Gemeente Utrecht  
**Martijn van der Knaap** BAM  
**Martin Mulder** Gemeente Utrecht  
**Martine Sluijter** Gemeente Utrecht  
**Matthijs Schreurs** Gemeente Utrecht  
**Menno Overtoom** Klepierre  
**Menno Schapendonk** Sustay  
**Michiel Bijmolt** JLL  
**Myron Jacobs** Urban Estate  
**Nico Mol** Vesteda  
**Nicole Plasschaert** Portaal  
**Nora Hugenholtz** Gemeente Utrecht  
**Pascal Schreur** Blauwhoed  
**Patrick Hooft Graafland** DTZ Zadelhoff  
**Paul van Oostrum** AM

## Organisatie

**Sandra Beenen** Gemeente Utrecht  
**Fatima el Khadiri** Gemeente Utrecht

## Facilitatie StratAct

**Rob de Jong** Moderator/Facilitator  
**Gertjan Kleijne** Visuele verslaglegging  
**Peter Koch** Visuele verslaglegging  
**Rosemarie Konijnenburg** Verslaglegging  
**Renee Bialoskorski** Stratact

**Paul Vreeken** Gemeente Utrecht  
**Paulus Jansen** wethouder  
**Perry van Leeuwen** BAM  
**Peter Steijn** Gemeente Utrecht  
**Pieter Akkermans** Makelaars van de Tussentijd  
**Pieter Duif** UMCU  
**Pim Sanders** Gemeente Utrecht  
**Rob Posthouwer** Gemeente Utrecht  
**Rob van Kalmthout** Heijmans  
**Robin Dijkgraaf** HD groep  
**Ronald Lubbers** Van Wijnen  
**Spencer Schols** Bo-Ex  
**Therus Gieling** Gieling consultancy  
**Tobias Verhoeven** Synchron  
**Ton Jochems** SSH  
**Victor Everhardt** wethouder & Loco-burgemeester  
**Wietze Hagenaar** S&H Vastgoedbeleggingen  
**Willem Helsloot** Bouwinvest  
**Wim Wensing** Amvest  
**Wino Aarnink** RWS  
**Wout Neutel** Staatsbosbeheer

# Welkom

**Paul Kroon**  
**Oracle**



**Ik heet u van harte welkom bij Oracle. Met de gemeente Utrecht als vestigingsplaats en klant en ook veel klanten binnen de overheid zijn wij overtuigd van het belang van de interactie tussen overheid en het bedrijfsleven. Vandaar dat wij u hier graag ontvangen.**

Daarbij zijn we trots op dit gebouw wat wij naast ons kantoor ook zien als een plek voor Utrecht. Iedereen die in de buurt is en op zoek naar een fijne plek om even te werken, is van harte welkom om bij ons binnen te lopen en gebruik te maken van de flexplekken in de lobby. En ook voor een avond als deze stellen we ons gebouw graag open. Ik wens u veel succes en een hele prettige avond.

# Economische motor van Nederland

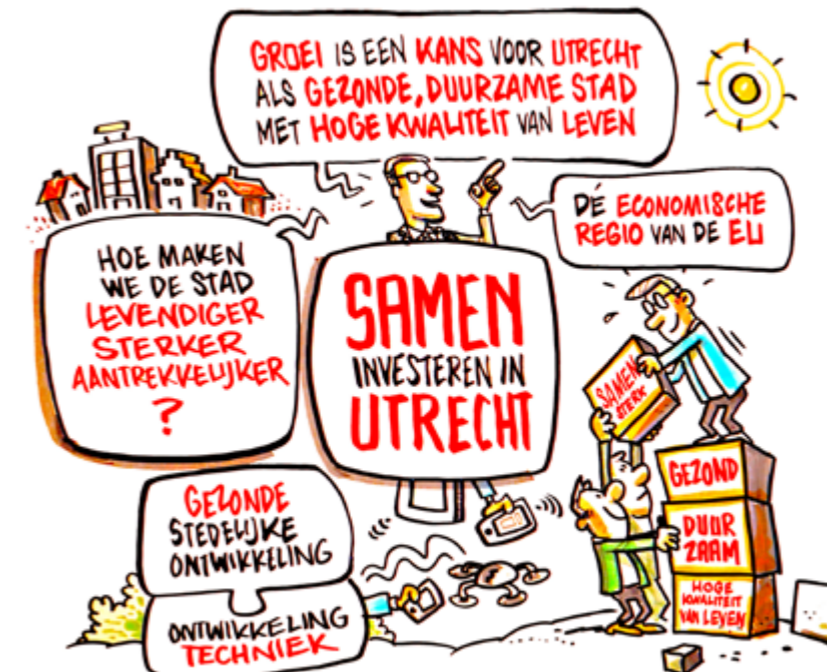
Victor Everhardt

Locoburgemeester gemeente Utrecht



Er zit muziek in onze stad. Onze regio is op dit moment al een economische motor van het land en dat wordt wat ons betreft alleen maar meer. Met de verbinding tussen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zijn we al een aantal keren op rij genoemd als krachtige economische regio van Europa waarbij we Londen als goede 2e achter ons laten. Uiteraard willen we dit verder ontwikkelen.

Als we naar de stad Utrecht kijken, zetten we in op gezonde stedelijke ontwikkeling. We noemen dit Healthy Urban Living. Met veel kennisinstituten en het Science Park dat daar onderdeel van is. Wij willen stappen vooruit zetten voor een prettig leefklimaat zodat mensen zich hier graag vestigen. Je zit hier zo in de bossen wat onze stad aantrekkelijk maakt ten opzichte van andere steden.



Daarbij zijn we het grootste mobiliteitsknooppunt en hebben we Schiphol en de haven om de hoek. Dat is ook een kracht die wij hebben als stad, we zitten overal dichtbij. De vraag is hoe we de stad van de toekomst met elkaar maken. Een levendige en aantrekkelijk stad waar mensen graag naartoe komen. Als gemeente zetten we in op groei door inbreiding in plaats van uitbreiding en we hebben 4 prachtige gebieden in de stad die we verder kunnen ontwikkelen.

Als gemeente werken we hierbij graag samen met de markt. In mijn 6 jaar als wethouder sta ik heel erg open voor onze partners en ik wil Oracle dan ook bedanken voor de uitnodiging en open houding. Wij willen de samenwerking met de markt nog verder intensiveren en zijn daarom blij dat u hier allemaal bent.

Om in de 4 door ons aangewezen kerngebieden in de stad maatschappelijke business cases te realiseren hebben we uw kennis over de allernieuwste technieken nodig. Zoals bijvoorbeeld 0 op de meter, maar we zijn niet alleen op zoek naar technieken om het te maken. Ook de kennis en expertise van de verschillende sectoren zijn heel belangrijk. Zoals bijvoorbeeld de gezondheidssector hier in Leidsche Rijn met het ziekenhuis, Mediq en Oracle. Een ook de expertise van kennisinstututen willen we benutten om te groeien naar healthy urban living.

Met business cases in het Stationsgebied, Merwedekanaalzone, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Oost / Science park heeft Utrecht veel te bieden vandaar dat u kunt rekenen op een rijkgevarieerd menu vanavond. We nodigen u uit om mee te denken en wat ons betreft blijft dat niet alleen bij vanavond. Een aantal van u zijn als partners al heel erg bekend. Wij breiden dit netwerk graag verder uit om samen met u onze strategie voor de stad uit te rollen en deze ook werkelijkheid te laten worden. Voor de stad, voor de regio en uiteindelijk voor het hele land.



# Samenwerken aan een gezonde, groene en slimme stad!

Lennert Middelkoop  
Directeur REO



Mooi dat u er vandaag allemaal bent. Na onze vorige sessie in het Cinemec zijn we verder gegaan met de input die we bij u ophaalden.

## Wat vertelden wij op 18 november bij Cinemec?

- Steden zijn de drijvende kracht van de economie
- Groeiende populariteit grote steden
- Utrecht onderdeel van super connected global region met Amsterdam, Rotterdam en Den Haag
- We zetten in op Healthy urban living

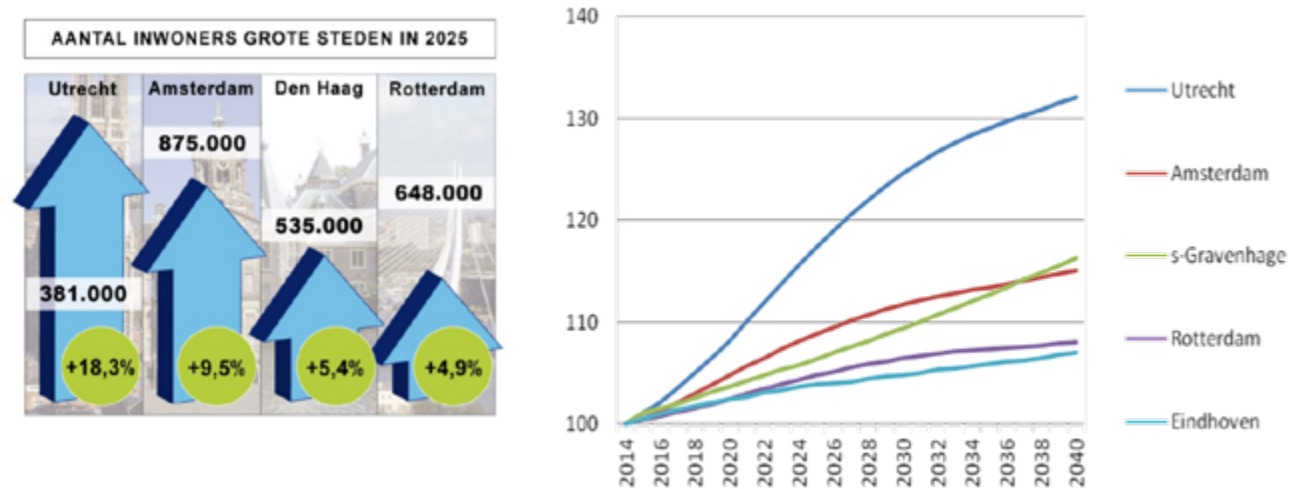


Utrecht onderdeel van super connected region

## Uitnodiging: samenwerken aan de ontwikkeling van de stad

De aanleiding van al onze inspanningen:

- De komende jaren groeit Utrecht van 334.000 naar meer dan 400.000 inwoners!
- We kiezen hierbij voor inbreiding in plaats van uitbreiding.
- Daarbij kiezen we ook heel bewust voor gezonde verstedelijking.
- En willen we gezamenlijk optrekken met commerciële partijen waarbij we het tempo van de ontwikkelingen afhankelijk is van de markt.



Groei van 334.000 naar meer dan 400.000 inwoners



Keuze voor gezonde verstedelijking

### Wat haalden wij bij u op

U onderschreef die keuzes en gaf ons mee:

- Ondersteuning visie RSU
- Heb het lef om keuzes te gaan
- Houd vast aan compacte stad met hoge leef- en omgevingskwaliteit
- Behoud van unique selling points
- Met als zorgpunt: bereikbaarheid

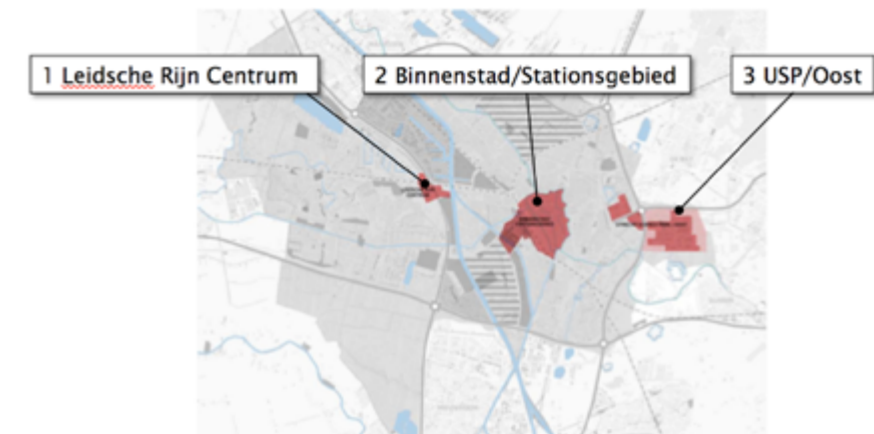
## Hoe zijn we daar mee omgegaan

- Bespreking resultaat met alle betrokkenen:
  - Bestuur
  - Stedenbouw
  - Grondzaken
  - Wonen
  - Economische Zaken
  - Stationsgebied
  - Leidsche Rijn
  - Gebiedsmanagers
  - Mobiliteit
  - Milieu
  - Stadswerken
  - Wijken
  - Maatschappelijke Ontwikkeling
  - Gezondheid
  - Vastgoedorganisatie
  - Onderzoek
- Keuzes Ruimtelijke Strategie aangescherpt
- Parallel werken we aan een investeringsstrategie
- Nu aan vooravond van bestuurlijke besluitvorming

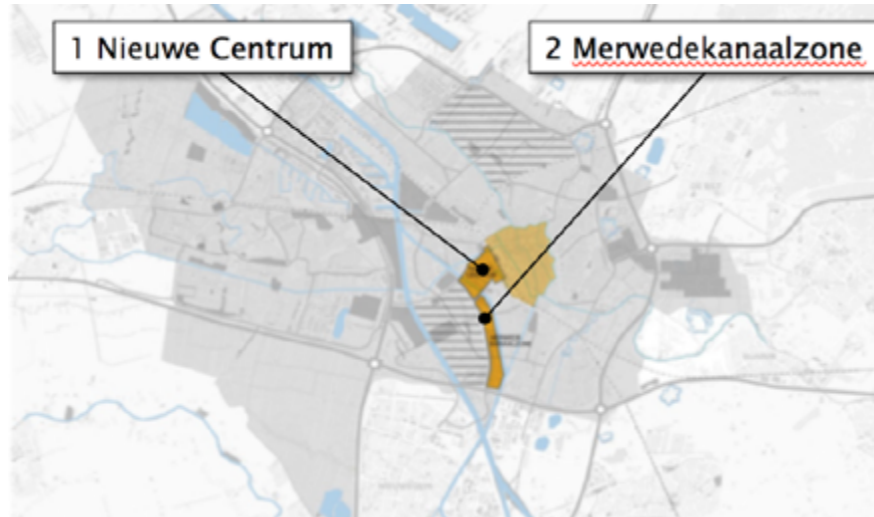


## Aangescherpte keuzes:

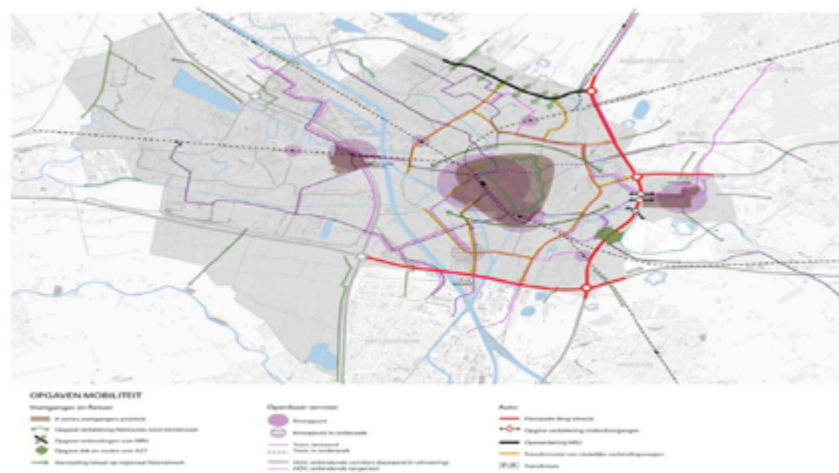
- Groei door inbreiding
- Thema: gezonde verstedelijking
- 3 economische ontwikkelingsgebieden
- 2 nieuwe transformatiegebieden met hoge dichtheden
- Kwaliteit verbeteren overige stad
- Investeren in mobiliteit:
  - Systemsprong HOV
  - Voorrang langzaam verkeer



Economische ontwikkelingsgebieden



Nieuwe transformatiegebieden met hoge dichtheden



Investeren in mobiliteit: systeemsporang HOV & voorrang langzaam verkeer

Wij mikken op het aanleggen van het best verbonden fietspad van Europa en battelen nog met Kopenhagen. Die battle willen we natuurlijk winnen, met name omdat het ons stedelijke netwerk compleet maakt.



**Quotes uit de media**

Dat wij niet de enigen zijn die de potentie en ontwikkeling van Utrecht zien blijkt uit de internationale pers die lovend schrijft en de toekomstplannen ziet en volgt.

The New Economy: *“Utrecht wordt één van de beste plekken ter wereld om te leven”*

CBS: *“In Utrecht kan dus worden gesproken over een ‘kweekvijver’ van talenten voor ondernemingen”*

Financial Times: *“Utrecht heeft één van de beste investeringsklimaten van Europa”*

BBC: *“Utrecht in de top gelukkigste steden van de wereld”*

TOP 25 EUROPEAN REGIONS OVERALL			TOP 25 EUROPEAN CITIES OVERALL			TOP 10 SMALL EUROPEAN CITIES – OVERALL		
RANK	REGION	COUNTRY	RANK	CITY	COUNTRY	RANK	CITY	COUNTRY
1	Nordrhein-Westfalen	Germany	1	London	UK	1	Eindhoven	Netherlands
2	Scotland	UK	2	Helsinki	Finland	2	Cambridge	UK
3	Copenhagen	Denmark	3	Eindhoven	Netherlands	3	Reading	UK
4	Greater Stockholm Region	Sweden	4	Cambridge	UK	4	Grenoble	France
5	Ile-de-France	France	5	Dublin	Ireland	5	Utrecht	Netherlands
6	Amsterdam Region	Netherlands	6	Munich	Germany	6	Ghent	Belgium
7	Bristol and Bath	UK	7	Barcelona	Spain	7	Derby	UK
8	Greater Zurich Region	Switzerland	8	Berlin	Germany	8	Cork	Ireland
9	Utrecht	Netherlands	9	Amsterdam	Netherlands	9	York	UK
10	Bracon	Netherlands	10	Reading	UK	10	Derry/Londonderry	UK
11	Wales	UK	11	Edinburgh	UK			
12	South East UK	UK	12	Vienna	Austria			
13	Northern Ireland	UK	13	Glasgow	UK			
14	Val De Mame	France	14	Rotterdam	Netherlands			
15	Lombardy	Italy	15	Lyon	France			
16	Wallonia	Belgium	16	Paris	France			
17	West Holland	Netherlands	17	Grenoble	France			
18	Oxfordshire	UK	18	Utrecht	Netherlands			
19	Norfolk	UK	19	Birmingham	UK			
20	Stoke-on-Trent and Staffordshire	UK	20	Ghent	Belgium			
21	Sheffield City Region	UK	21	Liverpool	UK			
22	Isle of Man	UK	22	Lisbon	Portugal			
23	Dorset	UK	23	Derby	UK			
24	Liverpool City Region	UK	24	Cork	Ireland			
25	Hampshire	UK	25	Galway	Ireland			

Utrecht in diverse rankings

## Er wordt volop geïnvesteerd in Healthy Urban Utrecht



Hier ziet u voorbeelden van ontwikkelingen in Utrecht die bijdragen aan een Healthy Urban omgeving. Het Cinemecc waar we vorige keer te gast waren geeft dit gebied een enorme impuls. Net als Castellum in Leidsche Rijn dat als multifunctionele locatie ruimte biedt aan een theater, een leuke pizzeria en waar overdag veel ZZP-ers te vinden zijn. Natuurlijk moeten we hier ook het station benoemen en de ontwikkelingen rondom het Stads Kantoor. Recentelijk is ook de eerste paal voor het Prinses Maxima Centrum voor kinderoncologie de grond ingegaan en zijn er veel plannen door samenwerkingsverbanden zoals Meer Merwede en ontwikkelingen zoals de Wilhelminawerf.



## Investeringsstrategie: markt en overheden samen aan zet

- We kiezen voor gezonde verstedelijking en waardecreatie
- We zien u als partijen die hier aan mee willen doen!
- Gesprek over 4 prioritaire ontwikkelgebieden:
  - Welke ontwikkelkansen ziet u voor gezonde verstedelijking?
  - Welke rol/initiatief/actie ziet u voor zichzelf hierbij?
  - Hoe kan de gemeente invulling geven aan haar rol?
  - Hoe organiseren we samen sluitende maatschappelijke businesscases?

We gaan graag met u aan de slag om een aanzet te maken voor sluitende maatschappelijke business cases en innovaties in zowel techniek als alliantievorming. Wij nodigen u uit om een nieuwe manier van denken aan tafel mee te brengen.

# Aan de slag!

Rob de Jong  
StratAct

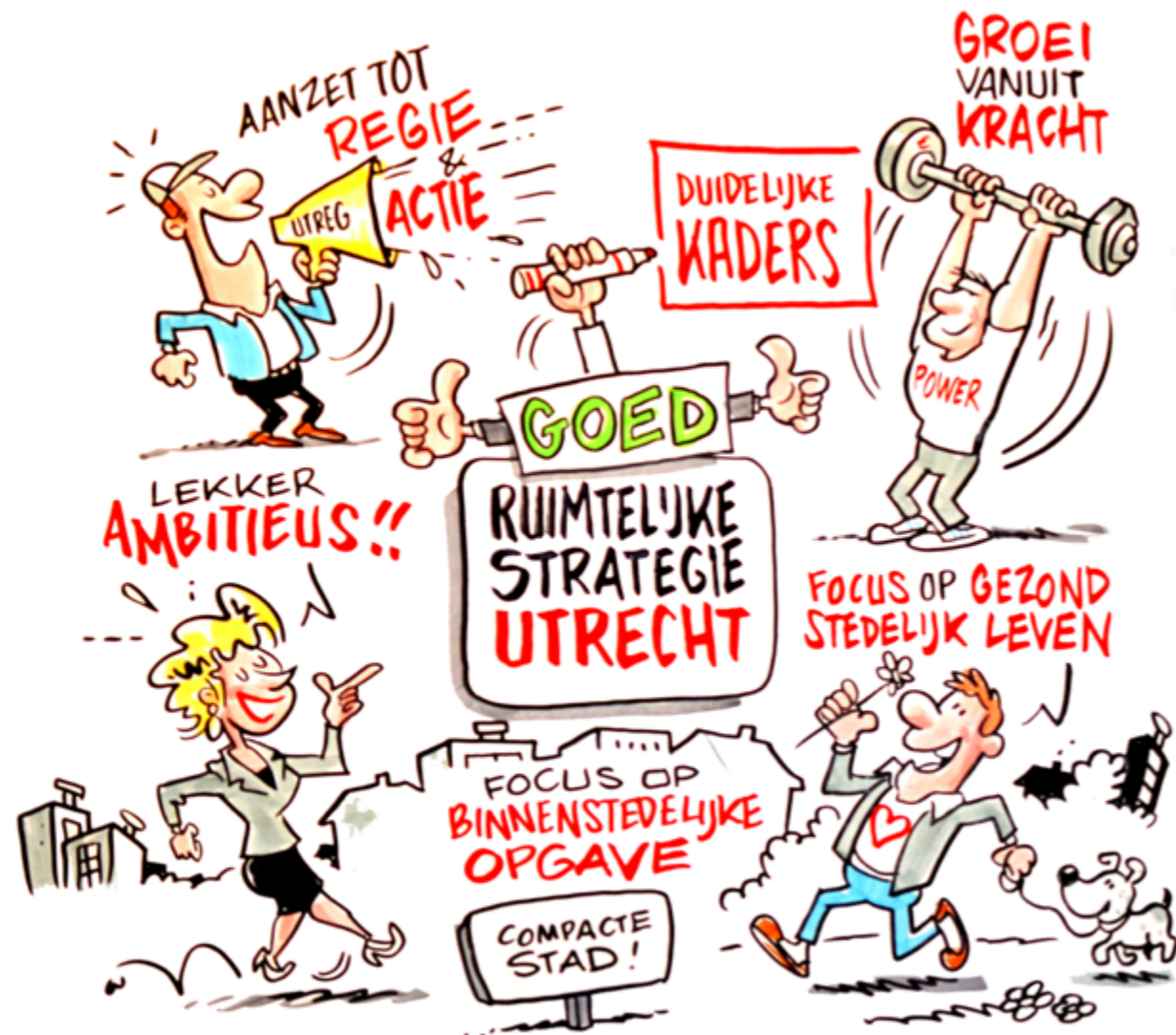


**We zitten hier met een unieke samenstelling van mensen van de gemeente en marktpartijen en zijn erg blij met deze geweldige opkomst. De gemeente heeft heel hard gewerkt om alle input van de vorige keer te verwerken en verder te brengen. We zorgen met het programma van deze sessie voor interactie en zetten de eerste concrete stappen om tot actie te komen.**

Utrecht heeft een unieke en luxe positie ten opzichte van andere steden als het gaat om groei en de kracht en mogelijkheden om te groeien. Dat is prachtig maar geeft ook veel verantwoordelijkheid. Het is mooi om te zien dat die door u en door de gemeente wordt genomen. Er is behoefte aan actie en interactie. Wij gaan ervoor zorgen dat dit in ieder geval deze sessie tot stand komt.

# Working dinner





Comichouse.nl



## Reactie op de visie

### Goed

- Gezonde verstedelijking als thema
- Duidelijke keuzes (3 + 2), pijlers en focus die aansluiten bij sterktes (ook 'nee'-keuzes)
- Aanzet tot actie en verandering
- Visie uitgangspunten zoals verstedelijking
- Visie: ruimte om invloed van markt toe te laten.
- Geen uitbreiding maar inbreiding
- Pijlers richten op binnenstedelijke opgave / compacte stad
- Het gaat goed met de stad - groeikracht
- Actief samenwerking zoeken
- Planning woningbouw: regie & actie
- Inzet op wonen + economie + mobiliteit
- Ligging in de stad
- Autobereikbaarheid (MKZ)
- Topprioriteit / parel MKZ
- Lef om keuzes te maken
- De energie en ambitie
- Onderkennen dat bereikbaarheid belangrijk is
- Woonbestemming / transformatie / dichtheid
- Sterke punten zijn benut, basis is al aanwezig
- Focus op 3 succesvolle economische kerngebieden.
- Economische strategie sluit aan op kennisinstellingen
- Marketing van Utrecht internationaal op de kaart zetten
- Goede communicatie met markt
- Niet alleen een vastgoedopgave maar ook en vooral een maatschappelijke
- Schaa sprong
- Kwaliteit van de omgeving
- Aantrekkelijke diversiteit Campus
- Profilering van de stad
- Kans voor stedelijk 'buitenwonen' rondom Oost
- Focus op kwaliteit en duurzaamheid (healthy living)
- Focus op invulling van gebied: branchering
- Positionering als cluster
- Groene contramural als USP, ontzien bij uitbreidingen
- Selectie van hotspots
- Stedelijke ontwikkelingen binnen de stad
- Verschillende strategie voor verschillende gebieden
- Bewust afwijken van Amsterdam en Rotterdam



Comichouse.nl



### Kan beter

- Schakelen in besluitvorming
- Voldoende capaciteit bij de gemeente
- Visie op mobiliteit
- Innovatieve oplossingen nastreven
- Aansluiting / regie visie op woningbouw
- Betere verbinding met uitkomst stadsgesprek en grote maatschappelijke vraagstukken
- Waar blijft de eindgebruiker in het nadenken over zijn / haar stad?
- Hindernissen die ontwikkeling tegenhouden moeten daadkrachtig worden opgeheven. Worden nu geen duidelijke beslissingen genomen!
- Doorpakken faciliteren
- Maatschappelijke functies en sociale woningbouw randvoorwaardelijk stellen in bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone in combinatie met grondprijsbeleid daarop afstemmen.
- MKZ is meer dan wonen! Mix: creatief, sportief, recreatief en ook horeca / beleving, kantoor & bedrijvigheid.
- Besluitvorming
- Oplossen obstakels
- Snelheid van ontwikkeling
- Meer aandacht voor interstedelijke / regionale / nationale en internationale mobiliteit
- Parkeerbeleid
- Integraliteit is goed maar ook organisch durven denken
- Grootchalig volume, kleinschalig initiatief
- Voor wie? Ambitie kan gevoed worden met een goed profiel van toekomstige gebruikers van de plek.
- Sneller anticiperen op marktontwikkeling
- Meerdere scenario's zodat je altijd verder kijkt: flexibel
- Meer regie pakken: faciliteren
- Hoe behouden we talent?
- Blijft de stad een leuke plek om te leven?
- De markt is goed, de gemeente moet haast maken met de uitvoering van projecten
- Denk en handel in regio 'greater Utrecht' = agglomeraat. Gemeenten op de kaart en aan de tafel
- 'Hou van' Amsterdam, Rotterdam en Den Haag
- Hoe aandacht blijven houden voor lange termijn visie / kwaliteit
- Markt gaat / wil sneller, let op kwaliteit en lange termijn commitment
- Flexibiliteit ten opzichte van marktontwikkelingen
- Communities met elkaar verbinden
- Hoe meten we succes?
- Houden aan keuzes
- Tijdshorizon / mijlpalen bepalen
- Samenhang nog niet geheel duidelijk
- Kwaliteit = beheer groene contramal als asset onderdeel van business case / investering



- Aantakking op stedelijk weefsel van Utrecht
- Beleid voor stimulering van middeldure huur en senioren huisvesting
- Procedures voor bestemmingsplan
- Wat wil men per gebied?
- Hoe 65.000 extra mensen accommoderen?
- Werkt gemeente wel/niet mee aan bestemmingswijzigingen buiten de focusgebieden?
- Autoparkeren oostkant Utrecht
- Iets meer concreetheid over de streefcijfers
- Positionering / profilering deelgebieden
- Cartesiusdriehoek?
- Durf ook de 'negatieve' aspecten van de keuzes te aanvaarden; ga ervoor!
- Moet specifieker voor welke ontwikkeling
- Waar zijn 'concrete' plannen?
- Tijdpad
- Hoe omgaan met participatie in planprocessen en de ambities vasthouden?
- Meer functiemenging horizontaal - verticaal / verbinding: eenheidsgebouwen eruit
- Houd er bij alle optimisme rekening mee dat iedereen in de stad terecht moet kunnen
- maak het zichtbaar en bereikbaar (internationale klanten geïnteresseerd in health vinden de weg niet).
- Vergeet de 'kleinere' (underground) plekken in de stad niet
- Ruimte voor initiatief gebruikers / bewoners
- meenemen maatschappelijke randvoorwaarden
- Invullen van de tussentijd (ruimte voor tijdelijke initiatieven)
- Vasthouden aan kadans (lange termijn strategie)
- Waar verdienen we ons geld mee in 2030?
- Utrecht in BFFID op de wereldkaart
- Pitch van Utrecht ('try regio' / 'gezonde stad')
- Evenwichtige verkeersvisie

# Uitwerking gebiedsvisies



## Stationsgebied

**'Healthy Urban Boost': intensieve verdichting, maar dan wel heel duurzaam en gezond.**

Het centrum wordt groter, binnenstad wordt ontlast. Wanneer is een centrum een centrum? (inter)Nationale allure van de stad?



Healthy Urban Boost - intensieve verdichting, duurzaam en gezond

## Verkeersstructuur: hoe weinig auto's?

Hoe kan de parkeerplek aan de overzijde van het Merwedekanaal een rol spelen bij het bereikbaar houden van het nieuwe centrum en de historische binnenstad? (Woon)gebouwen zonder parkeren? Deelauto's? Parkeren op afstand? Snelle verbinding met kabelbaan? Of fiets?

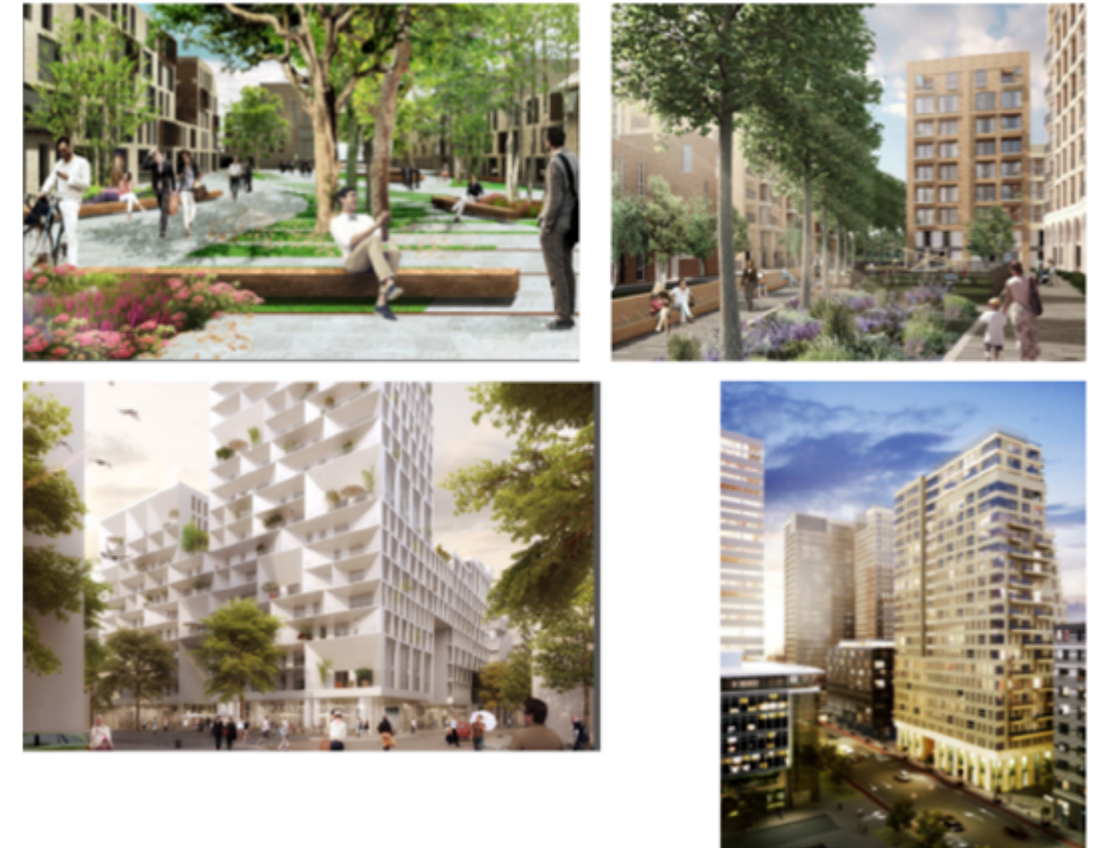


Verkeersstructuur



## Hoogbouw <--> organische groei

Stedelijk – stedelijker – stedelijkst? Rol van placemaking bij het creëren van identiteit en betekenis? Met wie maak je het samen?



Organische groei hoogbouw

## Kop Jaarbeurs

Én groen, én cultuur, én niet alleen maar singles, én slim ge'tender'd



Kop Jaarbeurs



## Uitkomsten Stationsgebied

### Groep 1

We zijn heel blij dat we de werkmaquette meegenomen hebben want er ontstond een discussie die wij niet verwacht hadden. Het ging over de bestaande kwaliteit van Utrecht en de vraag of hoog en stedelijk bouwen voor Utrecht wel kwaliteit betekent. Hoger en dichter klopt niet met het meer ontspannen beeld van de stad. Het is ook niet de karakteristiek van een hele goede woonstad. We snappen de focus wel om kantoren uit het buitenland te halen en daarmee te beginnen maar misschien zijn mengfuncties wel veel beter en zijn kantoren niet meer de werkplekken van de toekomst. Daarom werd bij ons geopperd om te proberen te analyseren waarmee en hoe in 2030 geld verdiend wordt. Want er gaat nog veel gebeuren in de financiële sector en het verzekeringswezen en de verwachting is dat er eerder veel werkplekken gaan verdwijnen.

### Groep 2

Ook wij zijn bij de maquette gaan kijken en bij ons heerste een ander sentiment want wij willen de hoogte in. Over de ontwikkelingssnelheid waren we minder eenstemmig. Sommigen zeiden dat we de rugwind die er nu is moeten benutten en vroegen zich af wat de gemeente kan doen om dit te faciliteren. Anderen vonden dat met de enorme kracht die Utrecht heeft het sowieso goed komt en dat dat niet altijd met snelheid gepaard hoeft te gaan. Maar we zijn het er wel over eens dat we voor het Stationsgebied echt de hoogte in willen. Dan wordt dit een nieuw centrum, anders dan de binnenstad. Waarbij we wel goed willen kijken wat het interessant maakt om hier te verblijven. Wat zijn aantrekkelijke functies als je bijvoorbeeld op weg bent naar de Rabo of andere kantoren. We hebben hierbij toch even naar Amsterdam gekeken, naar het Arena gebied en de Zuidas en Noordoever. Als we dit vertalen naar Utrecht dan denken wij dat we gebruik moeten maken van culturele functies om die levendigheid te realiseren. Het mooie is dat iedereen hier aan tafel mee gaat doen. Iedereen heeft geld op de plank liggen en wil mee vormgeven. We zijn het erover eens dat we geen kleine dingen moeten doen maar partijen in goede consortia moeten stimuleren. Partijen die zich duurzaam aan een gebied willen verbinden, ieder met eigen expertise en op eigen manier. Wat wonen betreft zien we een mix van doelgroepen voor ons. Wel hoogstedelijk maar met een hele lage parkeernorm.

## Intenties

Meer Merwede: Formulering visie in samenwerking met marktpartijen en daadkracht & regiefunctie

NS: Samenwerken, ruimte geven voor thema 'healthy urban living': Ving Park en Park 2e Daalsedijk

SSH / Jebber: Wij maken woonmilieus van 200 - 2000 woningen voor jonge mensen

Hansteen: Transformatie Meer Merwedegedebied. Verbinding tussen gebied en stations. Gemengde functies wonen / werken

Ministerie EZ (regio ambassadeur): Meedenken over de (internationale) pitch

Makelaars van de Tussentijd: Verder gaan met samen stad maken -> 't Hof van Gartes als circulaire proeftuin in Werkspoor. Helpen in OPG elders in de stad met initiatieven om hun plek te verkrijgen.

Klepierre / Hoog Catharijne: Verbinding maken met de stad: City Marketing

Amvest: Wij gaan helpen om diverse doelgroepen een positieve keuze te geven om in Utrecht te wonen, waardoor Utrecht kan profiteren van bewoners die hier een mooie woon carrière kunnen maken.

Provast: We gaan samen met de Utrechters het meest bijzondere concept van Nederland maken! Een gebouw dat uitnodigt om het gebied te betreden. Waarde toevoegen aan het stationsgebied.

Synchroon: Vanaf morgen het stationsgebied (kop) 'laden' met het gewenste profiel -> events, cultuur, horeca, etc. Synchroon ontwikkelt een concept dat bijdraagt aan de ambitie om van het Stationsgebied 'het' nieuwe centrum te maken. Dit ook met innovatieve woon- en werkconcepten -> 'MOOI' 1 - 2 verdiemers

Makelaars van de Tussentijd: Wij gaan in Utrecht zorgen dat er volop genoten kan worden van alle ruimte in de stad, ook van de delen die nog niet af zijn.

Bouwinvest: Wij gaan in Utrecht in 1000 VS (sociale) huurwoningen investeren (voorbehoud goedkeuring)

Jones Lang LaSalle: Wij brengen het bedrijfsleven naar het Stationsgebied.

UU: Wij investeren fors in innovatieve onderwijs- en onderzoeksomgevingen. Wij zorgen voor steady in- en uitstroom van toptalent.

Vesteda: Wij gaan voor het nieuwe centrum te beginnen met de kop van de Jaarbeurs. Utrecht als geheel middensegment huur.

CBRE GI: Wij gaan in Utrecht bijdragen / investeren in het nieuwe centrum waarbij we een gedifferentieerd woonproduct willen aanbieden voor de Utrechter en oog hebben voor de lange termijn en woonomgeving en verblijfsklimaat.



## Verwachten van de gemeente

Klepierre / Hoog Catharijne: Een realistische, evenwichtige verkeersruimte

Open, samen, Martin, Utrecht op de wereldkaart

Meer stoplichten uitzetten!

De echte 'Kzuchli' om te doen en vast te houden

Urban Estate: spanning afhalen van horizontale en verticale functiemenging. Verbinden wonen, werken en beleven. Samenwerken

Amvest: niet alleen faciliteren, maar ook programmeren (LT visie, niet nu alleen kiezen voor korte klap).

Ministerie EZ (regio ambassadeur): (h)erken de sterktes waar je in 2030 geld mee verdient.

NS: 'lange adem' (vasthoudendheid) en goede contracten / afspraken.

Synchroon: Een goede partner, die haar partners selecteert op ambitie, kwaliteit & creativiteit. Gemeente programmeert nieuwe centrum voor een mix aan leefstijlen inclusief gezinnen. Hoogwaardig openbaar gebied. Gebieden afmaken. Voorzieningen programmeren en in het begin faciliteren.

Dat de ruimte in de stad niet per opbod verkocht wordt, maar ook de initiatieven van bewoners en kleine ondernemers een volwaardige kans krijgen.

Jones Lang LaSalle: Een gezamenlijke aanpak om het vestigingsklimaat optimaal te laten zijn.

Regie op groei en ontwikkeling van het woonmilieu 'van student tot en met hoogleraar'.

Kaders scheppen maar ruimte laten. Investeren in publieke ruimte en groen.

Provast: Snel en zakelijk handelen en op korte termijn de markt uitdagen om een mooi concept te presenteren!

Daad bij het woord voegen -> visie werkelijkheid maken (mét lokale partijen, groot en klein)

Ruimte om te experimenteren / implementeren van de 'healthy urban living' zoals OPG terrein en Werkspoorkwartier (en daar dus ook de randvoorwaarden samen voor creëren).

## Merwedekanaalzone

### Merwedekanaalzone, onderdeel van Zuidwest

Transformatie van de deelgebieden 4, 5 en 6



### Transformatie Merwedekanaalzone

- Via een gezonde en duurzame verstedelijking
- Van belang voor groei van de stad
- 5.000 tot wellicht 10.000 woningen
- Structuurkaart MWKZ al opmaat voor MER en structuurvisie MWKZ:
  - gezond- en duurzaam
  - rondje stadseiland
  - veel woningbouw
  - dichtheden
  - mobiliteit



### Indicatief woningbouw programma tot 2030



- Minimaal zo'n 6.000 woningen

#### • Deelgebied 4:

- 600 woningen



#### • Deelgebied 5:

- 3.000 woningen



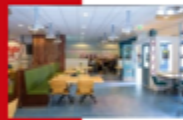
#### • Deelgebied 6:

- 2.500 woningen



## Indicatief overig programma tot 2030

- **Deelgebied 4:**
  - **Economisch**
    - Jongeriuscomplex zalenverhuur en horeca
    - horeca aan binnenhaven Wilhelminawerf
- **Deelgebied 5:**
  - **Economisch**
    - (mogelijke) bedrijfsverzamelgebouwen Vechtclub XL en Alchemist
    - diverse horecalocaties o.a. nu La Lotta, (mogelijk detailhandel)
    - beperkt wat detailhandel
    - beperkt wat commerciële voorzieningen
  - **Sport**
    - (mogelijk) skatebaan
    - (mogelijk) boldterhal
  - **Onderwijs**
    - nog onbekend of er een extra basisschool nodig is
- **Deelgebied 6:**
  - **Economisch**
    - Van de Valkhotel (200 kamers, 5.000 m<sup>2</sup> kantoor en 5.000 m<sup>2</sup> overig (in aanbouw))
    - Werken
    - Horeca



## Belang openbare ruimte bij de verdere verstedelijking in transformatie

- Rondje Stadseiland (o.a. EU-subsidie-aanvraag)



## Verdichting in de Merwedekanaalzone vergt:

- veel inspanningen op het gebied van mobiliteit
- principekeuze verkeersafwikkeling nodig
- in welke mate verkeer via de Europalaan de stad in?
- Is daarbij jaarbeursverkeer alleen mogelijk via fly-over?

## Duurzame mobiliteit met:

lage parkeernorm (onder basisnorm) /  
Invoeren betaald parkeren / deelauto's / extra fietsenstallingen / hov /...

## Waarvoor de Europalaan:

- het verkeer kan afwikkelen
- aantrekkelijk wordt

## Zorg- en aandachtspunten

- Nadere invulling en uitwerking gezonde en duurzame verstedelijking
  - realisatie volledig en hoogwaardig rondje stadseiland
  - mate van duurzaamheid gebouwen
  - duurzame mobiliteit
- Mobiliteit, maatregelen en benodigde financiële middelen daarbij
- Samenhang met:
  - rest van Zuidwest => zowel sociaal, economisch als ruimtelijk
  - ontwikkeling 2e fase stationsgebied
- Aanwezigheid/impact hulpwarmtecentrale (incl. leidingen) in deelgebied 4
- Benodigde gemeentelijk besluiten in deelgebied 5
  - tippelzone
  - busremise
  - lpg



## Uitkomsten Merwedekanaalzone

### Groep 1

Vanuit de ontwikkelaars en eigenaren aan tafel werd duidelijk aangegeven dat ze bereid zijn om er een hele mooie wijk van te maken voor een brede doelgroep. We hebben nagedacht over zaken waar normaal geen geld mee verdiend wordt maar wat wel een echt mooie stedelijke ontwikkeling oplevert. We vinden wel dat de gemeente hele duidelijke keuzes moet maken als het gaat om de problemen waar de wijk mee te maken heeft. Met name de prostitutiezone is een groot issue. Als hier geen beslissing over genomen wordt, wordt een nieuwe wijk heel moeilijk. We vinden ook dat er meer geluisterd moet worden naar de mensen die er al wonen. We hebben ook een partij die flink wil investeren in nieuwe sociale huurwoningen.

### Groep 2

Deze tafel is vrij positief gestemd over de kansen van MWKZ. Er zit meer in de wijk dan menigeen denkt. Wij hebben gediscussieerd over voor wie je hier gaat bouwen. Wij komen uit op een heel divers aantal groepen. Dat kunnen ouderen zijn en gezinnen. We willen wel waken voor teveel stapeling van ambities op 1 plek. Zet daarom een duidelijke stip. De plek zoals hij nu is wordt nu al als veiliger ervaren. Dat moeten we vast zien te houden. We vragen de gemeente om zo snel en voortvarend mogelijk stappen te doorlopen en die stip op de horizon te zetten. Hiermee kunnen we partijen verbinden en de ontwikkelproblemen van versnipperd eigendom tegengaan. Creatieve ideeën ontstaan wanneer je met een duidelijke visie voor het gebied met eigenaren in gesprek gaat.

## Intenties

Marktpartijen: Lange termijn commitment. Interesse voor omgeving-samenwerking

Samen met de gemeente werken en investeren in gebieden en doelgroepen: 'actie, lef, keuzes'.

Altera Vastgoed: Wij zijn bereid te investeren in nieuwe woningen + winkels in Utrecht en ook specifiek de Merwedekanaalzone 2.

BPD: Onderzoek vraagkant. Inzet kennis & kunde. Mooie bijzondere projecten maken. Oog voor bereikbaarheid en betaalbaarheid.

Heijmans: Ik wil graag meewerken om een stip op de horizon te zetten en dat te verbinden met het DNA / de energie van de wijk.

MPVE maken: mix. Identiteit zichtbaar maken. Bouw- & transformatie zichtbaar maken.

Bo-Ex: Bouwen aan een energiek, duurzaam en aantrekkelijk gebied.

Era Contour: Wij willen in MK2 een fijne buurt maken met en voor blijde bewoners.

Gemeente Utrecht: Met de MWK2 een duurzame binnenstedelijke inbreiding relaiseren / faciliteren.

Blauwhoed: Ontwikkelen van toekomst-gerichte nieuwe woonvorm door realisatie van gezinsappartementen. Gezinnen zijn de motor van de stad.

AM: Ontwikkelen van nieuwe flexibele woonvormen die uitwisselbaar zijn voor meerdere doelgroepen.

De Ruimtemakers: Wij gaan in Utrecht samen stad maken met bewoners, markt en gemeente waardoor versnelling kan optreden.

Steden in Transitie: Wij willen bijdragen aan een leefbare stad waar de eindgebruiker een gelijkwaardige rol heeft als alle andere partijen aan de ontwikkeltafel. En geloven in de potentie van tijdelijkheid.

Steden in Transitie: Hanteren en invoeren van een maatschappelijk plan van eisen. Investeren en vertrouwen op de waarde van de tijdelijkheid voor de uiteindelijke ontwikkeling.

Saref: ++ beleggen in het middensegment V-S-Huur.

Een prachtige wijk maken van de MWKZ waarbij binnenstedelijk, compact, eigentijds én met een goede mix van voorzieningen. Een wijk waar iedereen wil wonen / werken.

RWS: We gaan in Utrecht samen met de gemeente werken aan een betere bereikbaarheid.

BAM: Gaat participeren in de visie om te komen tot concept value (waarde op alle gebieden).

ROTO: Een mooie stadswijk realiseren die duurzaam, gezond en met alle belanghebbenden tot stand zal komen.

Portaal: Wij gaan in Utrecht investeren in een flink aandeel nieuwe sociale huurwoningen (toevoeging) in de stad in de ontwikkellocaties MKZ, etc.

Bijdragen aan een multifunctionele en flexibele leefomgeving. Investeren in meer flexibele woon- en mobiliteitsvormen en realiseren van een hoge omgevingskwaliteit. 'Sharing Economy'.



## Verwachten van de gemeente

Portaal: Wij verwachten dat de gemeente onze plannen faciliteert en ontwikkellocaties aanbiedt (of helpt te vinden) voor sociale / betaalbare grondprijzen.

Altera Vastgoed: Wij verwachten van de gemeente planologische medewerking om nieuwe initiatieven mogelijk te maken.

Blauwhoed: Keuzes maken, geen oneindige stapeling van ambities en in geval van tenders kiezen voor kwaliteit.

AM: Duidelijke profilering en gerichte marketing van het gebied.

ERA Contour: Liefst geen tenders, als het niet anders kan dan tender op kwaliteit. Ruimte om te ontwikkelen zonder knellende kaders.

Bo-Ex: Zet duidelijkstapen. Creativiteit, meedenken (actief)

Lef, keuzes en volledige samenwerking.

Binnen afzienbare tijd (lees voor de zomer) een beslissing nemen over de prostitutiezone én andere hindernissen die herontwikkeling tegenhouden.

Faciliteren functiemenging. Hoogwaardige openbare ruimte inclusief groen / blauw. Zorgen voor effectieve beheersstructuur (vergelijk ontwikkelfonds)

Heijmans: Ik wil dat creativiteit en originaliteit van ontwikkelaars beloond wordt.

BPD: Geen onderschatting van de kracht van Utrecht. Vasthouden aan ambitie. Snelle processen en voortgang. Niet teveel stapeling van ambities

Gemeente Utrecht: Faciliteren kwaliteit / duurzaamheid vanuit HUL

RWS: We verwachten ene gesprek over de overdracht van het (water-) beheer van het Merwedekanaal.

Saref: Daadkracht / eenduidigheid / duidelijkheid.

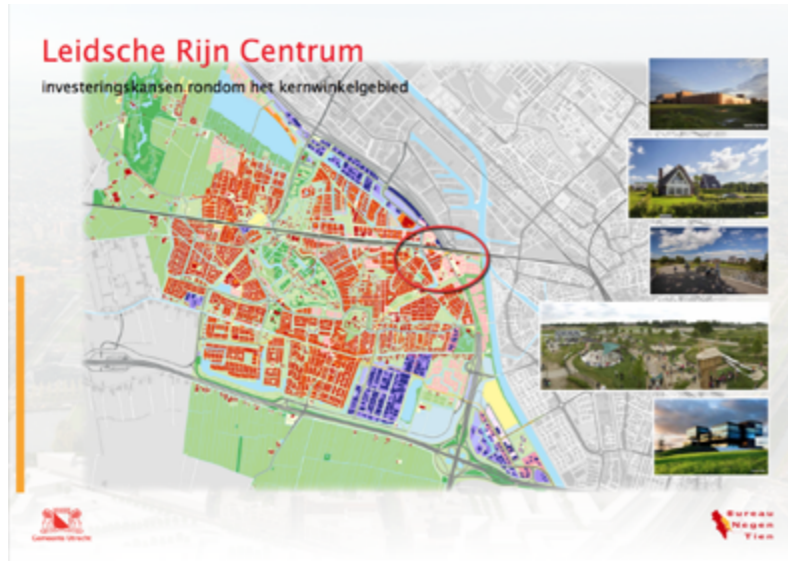
BAM verwacht van de gemeente een inspanning om te komen tot een visie op hoofdlijnen.

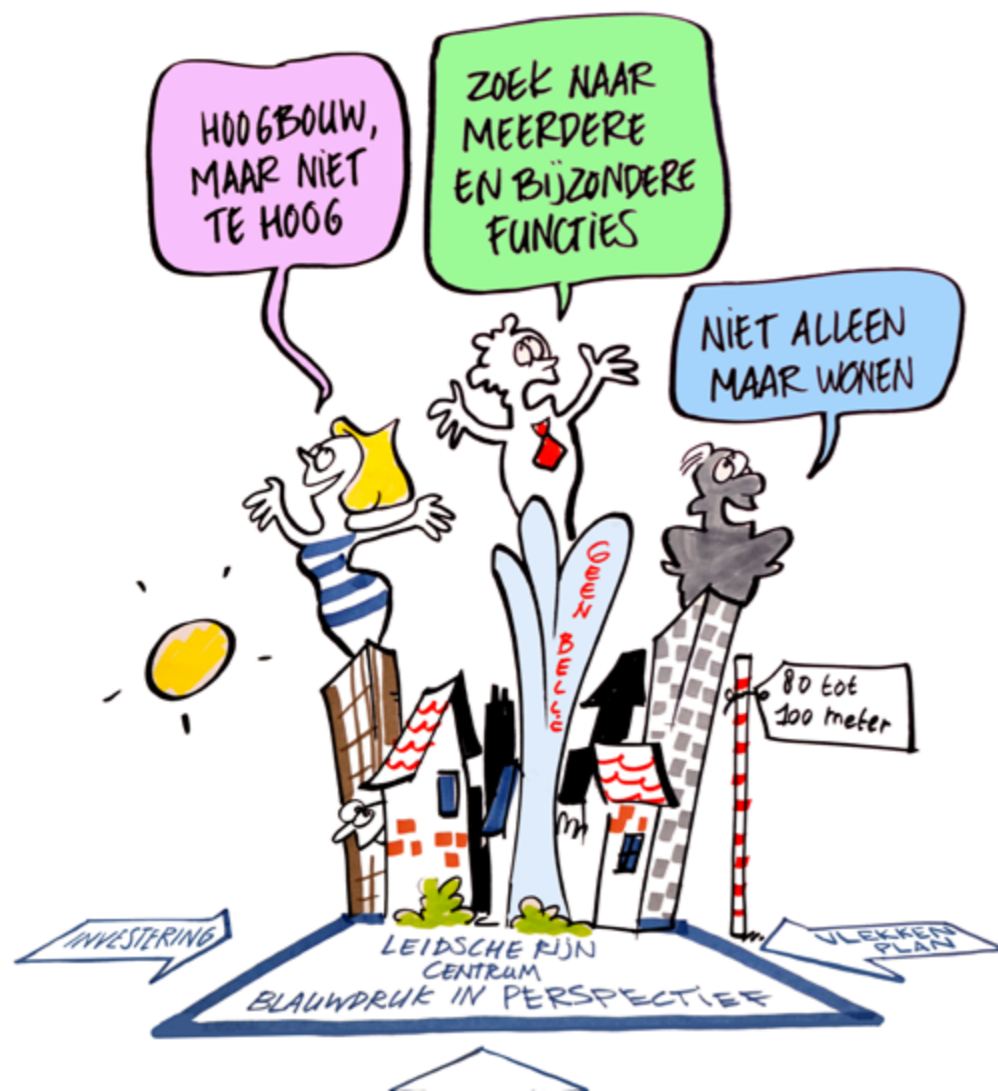
ROTO Smeets locatie ontwikkelen / besluitvorming

S&H Vastgoedbeleggingen: Daadkracht en ambitie

De Ruimtemakers: Scherpe insteek op publiek belang en maatschappelijke waarden en niet slechts optreden als 1 van de grondeigenaren.

## Leidsche Rijn Centrum





## Uitkomsten Leidsche Rijn Centrum

Wij begonnen ons gesprek over de noordkant, bij het spoor. Er is een aantal plannen ontwikkeld maar er ontbreekt een bredere gebiedsvisie die perspectief biedt op een dynamisch programma. Er is een enorme druk op de woningmarkt waardoor we stevig zouden moeten verdichten wat hier kan. Het station mag meer functie krijgen waarbij we gesproken hebben over hoogbouw (80 - 100 meter) à la Belle van Zuilen. Dan willen we aan de centrumkant in ieder geval 1 plek reserveren om het centrum af te maken. Er zijn nu minder meters voorzien. Het is goed dat de mogelijkheid blijft om hier woningen en functies toe te voegen. We hebben ook uitgebreid gesproken over tijdelijke activiteiten anders dan wonen. We kwamen uit op een cultureel programma waarmee het centrum ook echt meer centrum wordt. Bijvoorbeeld met het grootste openlucht theater van Nederland. Iedereen denkt altijd meteen in stenen maar dat kan ook gewoon door 1500 stoelen neer te zetten. Ook wil iemand bij ons aan tafel een kerk bouwen.

### Intenties

Cinemec: Oecumenische Kerk bouwen.

Trebbe: Wij willen inspringen op kansen door te ontwikkelen en bouwen met de focus op woningen.

Sustay: Wij gaan in Utrecht (LRC) heel veel woningen bouwen voor de middeldure huurmarkt.

ASR: Wij gaan 80 m hoogbouw realiseren.

Sustay: Willen onze gebiedsvisie delen (wij denken verder) en willen initiatief nemen en investeren in LRC. Groei organische en tijdelijk

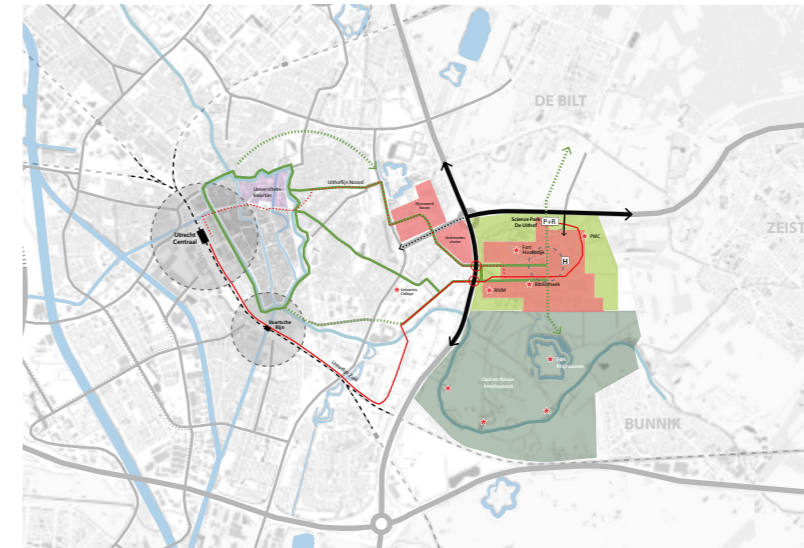
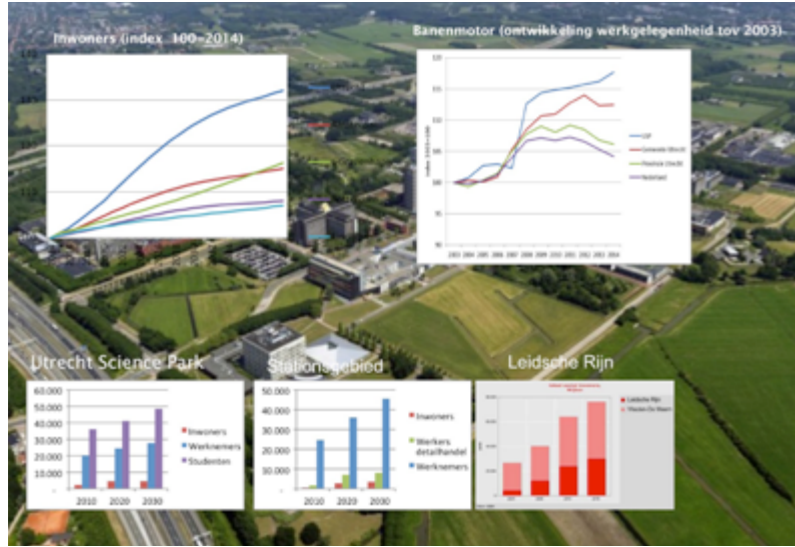
### Verwachten van de gemeente

Sustay: Wij verwachten lange termijn visie om te kiezen voor (boven) regionale en (inter)nationale culturele en/of recreatieve trekkers, ook als dit op korte termijn tot minder (grond)opbrengsten leidt.

Een faciliterende rol en tempo draaien zo gauw het kan.

Sustay: Afronden producten / mijlpalen. Perspectief op LRC

# Oost / Science Park Utrecht

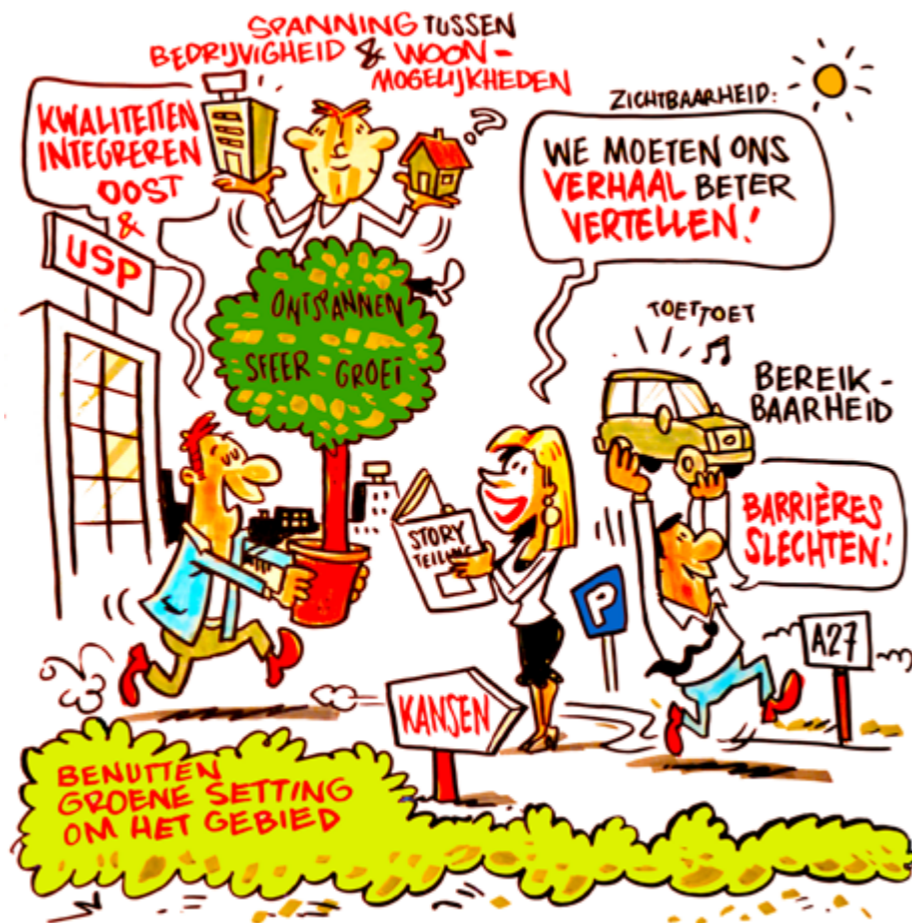


## Uitkomsten Oost / Science Park Utrecht

Bij de groei van Oost & USP denken wij aan zowel de groei van arbeidsplaatsen als zeker ook aan woningen. En dan niet alleen voor starters en studenten maar ook voor andere doelgroepen. Wij vinden dit een van de randvoorwaarden voor de ontwikkeling!

Verder is het belangrijk dat barrières geslecht worden. Dit gaat om de A27 en ook over de Waterlinieweg. Een goede bereikbaarheid is een absolute randvoorwaarde voor succes. Daarbij moeten we de kansen die de groene omgeving biedt maximaal benutten. Denk hierbij aan

Rhijnauwen, Amelisweerd en de universitaire botanische tuinen. Het verhaal van deze kwaliteiten moet verteld worden zodat mensen weten wat deze plek te bieden heeft. Wij zien kansen in het zoeken naar slimme allianties die mooie verdienmodellen bedenken. Aan onze tafel hebben we toezeggingen van partijen die hier best zouden willen bouwen. Waarbij men van de gemeente verwacht dat er ook sneller gebouwd kan worden. Het slechten van procedures kwam hiermee ook aan de orde. Als laatste hebben we het erover gehad dat we groter moeten denken dan de stad Utrecht en ook moeten kijken naar de regio en daarbuiten.



## Intenties

BAM: Ik ga in Utrecht verder bijdragen aan snelle oplossingen voor het grote woningtekort. Oplossingen zijn altijd betaalbaar en goed ingepast in de omgeving.

Jebber: Startwoningen realiseren in een levendige omgeving.

Van Wijnen: Ik ga in Utrecht woningen voor makers / young professionals realiseren.

Samenwerken aan gezond stedelijk leven -> kennis vertalen in concrete oplossingen. Utrecht als 'living lab'

UMC Utrecht: Ik (wij) ga in Utrecht Oost de samenwerking met de bewoners van Utrecht en met name Utrecht Oost actief opzoeken; DOEN! Niet alleen gemeente Utrecht maar ook andere gemeenten.

Staatsbosbeheer Utrecht: We staan in Utrecht open voor slimme combinaties van economie - wonen - groen. We zorgen voor een duurzame, veilige beleving van groen en natuur voormensen dichtbij.

HD Groep: Ik ga in Utrecht minimaal 1 appartementencomplex energie 0 en 2 kleinschalige woonzorgcomplexen bouwen.

Facton: Aan de slag met de transformatie opgave in gebieden waar met nieuwe woonmilieus Utrecht meer stad wordt gemaakt. Dat maakt Utrecht de echte 4e stad van Nederland.

## Verwachten van de gemeente

Facton: Een lange termijn visie op het kleuren van de bestaande en nieuwe stad. Dat helpt bij investeren op de korte en middellange termijn.

Stel duurzame kwaliteit van groen randvoorwaardelijk / onderdeel van ontwikkelingen.

HD Groep: Een houding van 'Ja, tenzij...'. Internationale gezamenlijke profilering als 'Holland'.

UMC Utrecht: Dat zij helpt bij het leggen van de verbinding tussen USP en de stad. Niet alleen via bestaande wegen maar op alle manieren denkbaar. DOEN!

Actie, focus om nu oplossingen te creëren voor de key knelpunten. Groot denken, toekomstgericht.

Van Wijnen: Een kritisch / positief faciliterende houding als partner.

Soepel snelle (bestemmings)plan procedures.

Versnellen van procedures om eerder woonbestemming te krijgen, zodat er minder schaarste is en beheersing van de woningprijzen, geen Utrecht voor 'happy few'.

# Bedankt en op naar de volgende stap!

**Paulus Janssen**

**Wethouder gemeente Utrecht**



**Ik wil iedereen heel erg bedanken voor aanwezigheid en bijdrage. Als ik een conclusie moet trekken dan hou ik een goed gevoel aan deze avond over!**

Er zijn veel ideeën opgehaald en zaken aan tafel naar voren gekomen en besproken. Thema's als flexibiliteit, functiemenging, stedelijkheid, het combineren van groen en blauw zijn onderwerpen die ik bij alle tafels terug hoor. Belangrijk van vanavond vind ik dat we de verkokering tussen overheid, gemeente en het universitair cluster vanavond kleiner maken en zo een magneet worden voor jongeren, inwoners en marktpartijen. We willen nog meer synergie bereiken en de belangrijke winst van vanavond is dat we hierin stappen gezet hebben. We gaan contacten en ideeën verder versterken en structureren en ze positief inzetten. Het nodigt ons als gemeente nog meer uit om samenwerking met de markt te zoeken. Wij gaan alle input van vanavond verwerken en komen er bij u op terug!



# Co-design sessie

## Utrecht groeit

18 11 2015



# WELKOM

## CoDesign sessie 1

18 NOV  
2015

# ★ UTRECHT ★





## Inhoud

Welkom	4
Op naar een gezonde, groene en slimme stad!	6
Ruimtelijke visie	12
Reactie op de visie	20
Uitwerking ruimtelijke thema's	32
Bedankt en graag tot ziens	40





## Deelnemers

**Bart Visscher** Syntrus Achmea  
**Edvard van Luijn** Altera  
**Hugo Nijhoff** AM  
**Wim Wensing** Amvest  
**Jeroen Messemaeckers van de Graaff** ASR vastgoed ontwikkeling  
**Hans Veen** ASR vastgoed vermogensbeheer  
**Jan Voorrips** BallastNedam  
**Pascal Schreur** Blauwhoed  
**Johan Klinkenberg** Bo-Ex  
**Eric van Winsen** Bouwfonds  
**Jan Bruil** Bouwinvest  
**Marcel Arendsen** Brecheisen  
**Maaïke van Kats** Brinkgroep  
**Siebe de Boo** CBRE  
**Bianca Hollander** CBRE Global Investors  
**Paul Oremus** CBRE Global Investors  
**Gerben Kuipers** Cinemec  
**Jan Verhaegh** DTZ Zadelhoff  
**Therius Gieling** Gieling consultancy  
**Karin Verdooren** GroenWest  
**Peter van der Gugten** Heijmans  
**Rogier Middelburg** Hurks  
**Rob van der Heijden** Jaarbeurs  
**Olaf Vogelaar** Jones Lang Lasalle  
**Remco Jutstra** Makelaars van de Tussentijd

## Organisatie

**Fatima el Khadiri** Gemeente Utrecht  
**Joanne Lewis** Gemeente Utrecht

**Emilie Vlieger** Meer Meerwede  
**Henk Peter Kip** Mitros  
**Merula Lunneker** NS Vastgoed  
**Ivo Vermaas** Portaal  
**Hugo Jungen** Provincie Utrecht  
**Mascha Lichtendahl** RWS  
**Bart Witte** Steden in Transitie  
**Bart van Breukelen** Synchroon  
**Floris de Gelder** Utrecht Science Park (USP)  
**Friso Smit** Utrecht Science Park (USP)  
**Ronald Lubbers** Van Wijnen  
**Daan van der Vorm** Vorm  
**Age van Beest** Gemeente Utrecht  
**Bas Akkers** Gemeente Utrecht  
**Bob van Dijck** Gemeente Utrecht  
**Irene Willems** Gemeente Utrecht  
**Jan Willem van Zeijl** Gemeente Utrecht  
**Lennert Middelkoop** Gemeente Utrecht  
**Mark Degenkamp** Gemeente Utrecht  
**Martin Mulder** Gemeente Utrecht  
**Matthijs Schreurs** Gemeente Utrecht  
**Paul Vreeken** Gemeente Utrecht  
**Peter Steijn** Gemeente Utrecht  
**Pim Sanders** Gemeente Utrecht  
**René Groen** Gemeente Utrecht

## Facilitatie Stratact

**Rob de Jong** Moderator / Facilitator  
**Maartje Guikers** Facilitator  
**Peter Koch** Visuele verslaglegging  
**Rosemarie Konijnenburg** Verslaglegging

# Welkom

**Rob de Jong**  
**Stratact**





**Welkom hier in het prachtige nieuwe Cinemec. Helaas gaan we geen film kijken maar aan het werk maar dat wordt wel leuk want je levert daarmee een bijdrage aan de ontwikkeling van de stad Utrecht die groeit. En dat is zeker niet overal het geval dus een luxe positie om te hebben. Maar het is een uitdaging om het goed te doen. Dus dat is ook het thema: Utrecht Groeit maar hoe? Wie kan daaraan bijdragen, hoe verscherpen we onze visie.**

Ik mag dit begeleiden vandaag. Enerzijds ben ik groot marktpartij en werk ik aan grote projecten in Maastricht en Delft. Anderzijds werk ik op het snijvlak tussen overheid en markt en dat is vandaag het geval. We hebben een CoDesign programma opgesteld waarmee we jullie gericht uitvragen om feedback en input.

# Op naar een gezonde, groene en slimme stad!

**Lennert Middelkoop**  
Directeur REO

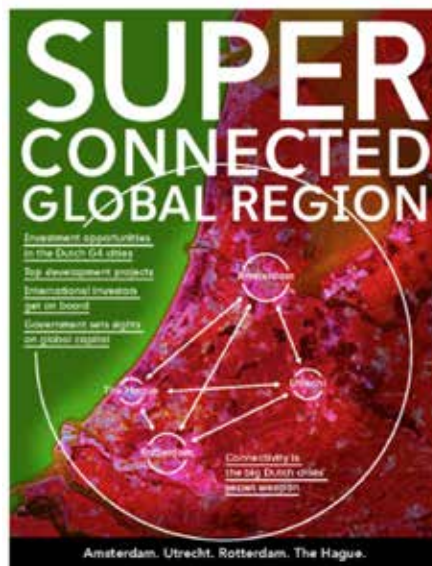




Welkom allemaal! Erg fijn dat jullie er tijd in willen steken, zeker in deze drukke maanden, want we hebben jullie denkkracht en uiteindelijk ook jullie ontwikkel- en realisatiekracht hard nodig als Utrecht. Want Utrecht groeit en bloeit! En dat is Utrecht ook af en toe zelf aan het ontdekken.

Zo hebben we ons pas in München gepresenteerd als 'Randstad' maar dat bekt in het buitenland niet zo lekker dus kregen we het advies er 'super connected global region' van te maken. En waarom? We zijn eigenlijk een soort superstad met al die kernen en onderling zitten we allemaal op ca. 30 minuten afstand van elkaar. Als je dit in het buitenland vertelt zakt de mond open. Want die zijn New York gewend of andere grote steden waar je al zo lang bezig bent om naar een andere wijk te komen.

En wij hebben het extraatje dat daartussen allemaal groen zit en mooie milieus om te wonen en te recreëren.



Als running gag vertel ik altijd dat we het als Utrecht goed georganiseerd hebben dat we de luchthavens geoutsourced hebben naar Rotterdam en Amsterdam zodat Utrecht een mooie plek blijft. En in die best verbonden regio speelt Utrecht een nog mooiere rol want wij hebben hier het station en velen weten niet dat daar ongeveer 80 miljoen personen per jaar doorheen trekken. En dat dat de komende jaren groeit naar 100 miljoen. Indrukwekkende feiten en cijfers en er zijn er meer!

## Feiten & cijfers

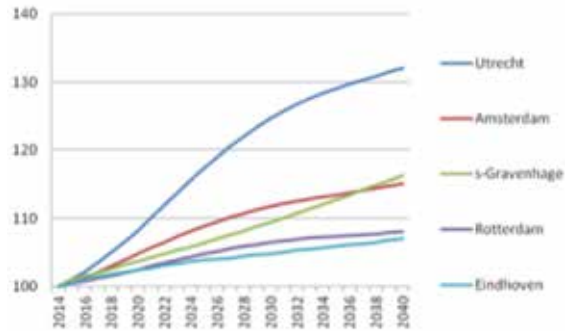
- 335.000 bewoners, 147.500 woningen, 230.000 banen.
- Meer dan 285.000 reizigers per dag via Utrecht Centraal Station.
- Hoogst opgeleide beroepsbevolking van de G50.
- 72.500 studenten, Universiteit, HBO en MBO.
- Beste Universiteit (Shanghai ranking).
- Compacte stad.
- Hoogwaardig groen en cultuur.
- Al twee achtereenvolgende keren "Meest competitieve regio van de EU".





## Utrecht groeit

Utrecht groeit 'double digit'. 18% dat is fors. Nog steeds hebben we het niet over Parijs maar we groeien dus heel hard door, weer met die hoog opgeleide bevolking. Als je kijkt groeien alle steden wereldwijd, dat is een trend, maar daarbinnen groeit Utrecht net even harder.



## Groei biedt kansen

- Utrecht groeit qua inwoners, banen, studenten, woningen, etc.
- Groei slim faciliteren om kwaliteit en sterke punten van de stad te behouden en te versterken.
- Werken aan slimme, gezonde en groene stad. Voorbeelden:
  - elektrisch vervoer,
  - fietsroutes door de stad,
  - grootste gebouwde fietsenstalling,
  - Wifi in binnenstad,
  - creatieve bedrijvigheid stimuleren,
  - game changers faciliteren,
  - ontwikkeling Science Park, etc.



[ontwikkeling Science Park



## Op naar een groene en slimme stad in 2020!

We zoeken met de nieuwe ruimtelijke strategie naar de volgende stap. We willen de lat echt hoog leggen en niet alleen de straat op orde maken. We willen echt een healthy urban Utrecht wat ook echt om andere oplossingen vraagt dan de standaard catalogus woningen. Dat gaat om state-of-the art woningen en een omgeving die uitdaagt om te bewegen. 'We' is in dit geval niet de gemeente maar echt de stad en de regio. Het zit al historisch heel lang in Utrecht. Komt ook in de stadsgesprekken met burgers steeds naar boven. We willen de mooiste groene healthy urban Utrecht worden. Leven in een gezonde, groene stad. Dat is ook onze oproep aan jullie vandaag! Hoe zorgen we nu niet alleen voor investeringen maar hoe zorgen we voor investeringen die een healthy urban Utrecht mogelijk maken?



# Ruimtelijke visie

**Paul Vreeken**

**Strateeg REO en Programmamanager Leidsche Rijn**





We willen die verschillen in levensverwachtingen ook niet opheffen en propageren juist dat er keuzes gemaakt moeten worden om de diversiteit te houden. Maar dat wil niet zeggen dat dit soort ongelijkheden in het ervaren van gezondheid acceptabel zijn. Groei kan met zich meebrengen dat we met name vooral de hogeropgeleiden faciliteren. Maar dat wil niet zeggen dat een aantal groeperingen in de stad niet de aandacht zouden moeten krijgen.

## Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling 2015



Rood = grondexploitatieprojecten; vooral een concentratie in Leidsche Rijn en het Stationsgebied.

Groen = openbare ruimte projecten, over het algemeen ook door de gemeente gefinancierd.

Blauw = particuliere projecten; een behoorlijk aandeel in de productie en ontwikkeling van de stad.

- Lopend programma: van 334.000 naar 376.000 inwoners in 2025.
- Naar 400.000 inwoners: vanaf 2020 naast Leidsche Rijn nog 1.000 woningen per jaar.



## Overige programma's komende 10 jaar

### Kantoren

- Bestemmingsplancapaciteit conform provinciaal beleid:
  - 1 Stationsgebied 250.000 m<sup>2</sup> (gepland)
  - 2 Leidsche Rijn centrum 114.000 m<sup>2</sup>
  - 3 Papendorp 125.000 m<sup>2</sup>
- Prioriteit Provincie: Afmaken Papendorp boven kantoren in Leidsche Rijn Centrum

### Bedrijven

- Uitgifte komende 10 jaar ca. 3 ha/jaar
- Voorraad uitgeefbaar terrein: 60 hectare
- Verschuiving naar horeca, leisure, volumineuze detailhandel

### Detailhandel

- Stationsgebied: uitbreiding 47.500 m<sup>2</sup>
- Leidsche Rijn Centrum beperken van 47.000 tot 32.000 - 38.000 m<sup>2</sup>
- Ruim 20.000 m<sup>2</sup> minder in Overvecht en Kanaleneiland

## Utrecht kiest voor faciliteren van de groei door inbreiding



## Grootste projecten in Utrecht: economische impulsen



### Stationsgebied

- De ontmoetingsplek van Nederland.
- Healthy Urban Boost in fase 2.
- Oplossen verkeersinfarct door systeemspiong OV en alternatieve knooppunten.





### Leidsche Rijn

- Geroemd om de diversiteit.
- Een nieuw centrum.
- Onderdeel van de stad.



### Utrecht Science Park

- Banen, studenten en mobiliteit
- Health Hub, Life Science
- Uitbreiden richting Rijnsweerd



## Merwedekanaalzone

- Verdichting! Naar 140 woningen/hectare?
- Duizenden woningen in zeer hoge dichtheden
- Keuzes: groen, gezond én energie?



## Thema's in Ruimtelijke Strategie

- Gezond: fysiek, welbevinden, perspectief en duurzaam.
- Economische groei: kansrijke sectoren?
- Ontmoeting, in vastgoed en in de openbare ruimte.
- Verdichting als gevolg van groei door inbreiding.
- Diversiteit, keuzes en voorkomen tweedeling.
- Duurzame mobiliteit: schielsprong leidt tot systeemsprong.



# Reactie op de visie





## Team 1

Lennert Middelkoop / Jan Bruil / Marianne Kleijnen / Friso Smit / Age van Beest

### Positief

- De plannen om de ruimtelijke kwaliteit van Utrecht te versterken. Inbreiding biedt kansen en het kan een sociaal dynamischere stad worden. Interessant is dat Utrecht met Amsterdam de beste stad is om in te investeren. Alleen de ruimtelijke kwaliteit van Utrecht blijft daar ver bij achter. Dus zet de aantallen in om de stad mooier te maken. Utrecht kent teveel lelijke plekken.
- Heel positief vinden we de positieve vibe en de ambitie om het mooier te maken. Enorme aantallen extra mensen. Dus dat zijn kansen. Realiseer die ook!
- Wat verder positief is dat er een notie is van aantallen in combinatie met investeringsplekken.

### Kritische punten/aandacht voor

- Hangt aan het laatste positieve punt: is er echt een inventarisatie gedaan ten aanzien van de envelop: je hebt plekken maar hoe verhouden die zich tot de genoemde aantallen. Klopt dat of is dat een mismatch?
- Stop met de erfpachtvoorwaarden. Dit is geen toegevoegde waarde voor beleggers.
- Visie op coalities en partners. Met wie ga je het doen. Zorg dat je een visie hebt op de verschillende beleggers, aannemers, ontwikkelaars en bouw die coalities! Die helpen om de visie ook uit te voeren.





## Team 2

Matthijs Schreurs / Wim Wensing / Peter Meeuwis / Therus Gieling / Jan Verhaegh

### Ons beeld bij een groeiend Utrecht

- Veel kansen internationaal; kennis delen: gezondheid, geld, afval, logistiek.
- Thema gezondheid biedt meer kansen dan alleen duurzaamheid.
- Kwalitatief hoogwaardige verdichting.
- Stad voor jong en oud
- Onderdeel van groter geheel (G4)

### Goed aan de gepresenteerde visie

- Reële ambitie en dynamiek.
- Keuze sectoren inclusief onderwijs.
- Inbreiding.
- Duidelijke ontwikkelstrategie met inbreiding.
- Focus op duurzaamheid.
- Kenniseconomie biedt kansen.
- Centrale ligging.

### Wat volgens ons beter kan/zorg

- Bereikbaarheid / mobiliteit; meer doen met centrale ligging.
- Betaalbaarheid.
- Kansen voor Overvecht?
- Coherentie.
- Hoe verleid je alle marktpartijen in dezelfde ontwikkelrichting?

## Team 3

Paul Vreeken / Hans Veen / Karin Verdooren / Mascha Lichtendahl

### **Ons beeld bij een groeiend Utrecht**

- Groei is reëel.
- Sterke stad.
- Voldoende kansen.
- Leidsche Rijn verandert beeld Utrecht.

### **Goed aan de gepresenteerde visie**

- Inbreiding.
- Diversiteit.
- Kansen voor voorzieningen.
- Keuzes maken.

### **Wat volgens ons beter kan/zorg**

- Groei genereert mobiliteit.
- Te sterke focus op de gewilde wensgroep. De gemeente is er ook voor ouderen en economisch zwakkeren.
- NIMBY effect; zeggen dat je voor hoogbouw bent maar niet in je straat -> groot dorp.
- Healthy Urban: met 70.000 mensen erbij heb je park / groen nodig.



## Team 4

Bob van Dijck / Edvard van Luijn / Daan van der Vorm / Maaïke van Kats

### Positief

- Er is visie! (dat vraagt focus op strategie).
- Er is een kapstok om de ontwikkeling aan op te hangen.
- Het is trendsettend (dat mag beter).

### Zorg

- Meer 'jassen' aan de kapstok hangen zoals werkgelegenheid en vestigingsklimaat.
- Gaan voorzieningen gelijk op met de rest?
- Time to market moet korter als we in het gestelde tempo willen verdichten en versnellen wat betekent dat je de visie snel concreet moet kunnen maken zonder eerst grote plannen te maken. Dat vraagt iets in de positie van de gemeente: van verdeel en heers naar makelen en verbinden.

### Dilemma

- Hoe verhoudt zich de trend dat vernieuwing gaat over uitbreiding zich tot inbreiding, ook binnen het gemeentelijk apparaat.
- De diversiteit van milieus moet goed in de gaten gehouden worden zodat het een onverdeelde stad blijft.
- Voorzieningen versus de menselijke maat; grootschaligheid en kleinschaligheid verbinden.





## **Team 5**

Irene Willems / Eric van Winsen / Peter van der Gugten / Bart van Breukelen / Johan Klinkenberg / Bart Visscher

### **Ons beeld**

Hiervoor zijn we er boven gaan zweven en kwamen op de kreet 'van dorp naar stad'. De groei brengt de verstedelijking die we zoeken en Utrecht een 'echte' en 'jonge' stad maakt.

### **Goed**

- Verdichten verbinden aan nieuwe economie
- Verdichten combineren met mobiliteit -> dit vraagt uitwerking en is een zorg!

### **Nodig/zorgen**

- Andere woonmilieus worden buiten beschouwing gelaten; betaalbaar en bereikbaar teveel op studenten en jong professionals.
- Bedrijvigheid in relatie tot groei.
- Regie en doorzettingsmacht: keuzes maken.

## **Team 6**

Pim Sanders / Paul Oremus / Rogier Middelburg / Pascal Schreur

### **Ons beeld bij een groeiend Utrecht**

- Utrecht presenteert zich als kennisstad.
- Diversiteit in inbreidingslocaties.
- Focus op kwaliteit door groei.
- Zien hele heldere doelstellingen.

### **Goed aan de gepresenteerde visie**

- Karakter en thema's passen bij de stad.
- Inbreiding / behoud kwaliteit buitengebied.
- Hele duidelijke keuzes in focus op locaties

### **Wat volgens ons beter kan**

- Prioritering.
- Ontsluiting en bereikbaarheid zijn onvoldoende.
- Centrale ligging in het land beter uitnuttten.
- Nog meer faciliteren in snelheid waarmee ontwikkeling tot stand gebracht wordt zodat de ontwikkeling gelijke tred houdt met de economische groei.



## **Team 7**

René Groen / Bianca Hollander / Ronald Lubbers / Jan Voorrips / Marcel Arendsen

### **Ons beeld**

- We zien vooral kansen.
- Groot, snel.
- Kans om één geheel te worden.
- Wonen als trigger.

### **Wat we goed vinden**

- Verdichting / inbreiding.
- Toevoegen voorzieningen.
- OV Systemsprong

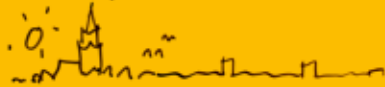
### **Zorgen**

- Infra en bereikbaarheid.
- Privaat / publiek -> matchen snelheid en visie?
- Tweedeling voorkomen
- Behoud identiteit / schaal / sfeer! -> het dorp onder de randsteden is ook een kwaliteit en onderscheidend vermogen!
- Leefomgeving duurzaam met zoveel ontwikkeling?

Wij zijn er boven  
gaan zweven

\* KANSEN  
\* VERDICHEN  
MET DIVERSITEIT

SAMENHANG  
ONTBREEKT



BEELD

WOMEN IS DE  
TRIGGER OM  
DE STAD BETER  
TE MAKEN

VERDICHEN  
x  
KWALITEIT

IDEE:  
TEAM UITBREIDEN

TEVEEL  
BUSSEN

DORP

BENUT DE  
KANSEN

KRACHT:  
'DORP'

DRAAGKRACHT  
CREËREN  
IN MARKT +  
-ONGEEN

VASTLEGGEN  
'PLAN'

NIET ALLES OP  
'T CENTRUM

ACCENT  
OP  
ACCENTEN

BREIJSEN  
DOOR INBREIDING

TEVEEL  
Nooit 'DORP'  
→ 24/7

KUIME  
PARTICULIER  
INITIATIEF

LEF!!

WISKEN IN  
WINKELS, TERRAS  
LEUKER!!

INBREIDEN YES!  
TEVEEL  
LELIJKE  
PLEKKEN

MOOIEP  
MAKEN  
AANKOMEN

STOP  
ERFPACHT  
VOORU!!



## Team 8

Mark Degenkamp / Hugo Nijhoff / Remco Jutstra / Gerben Kuipers

### Ons beeld

Benut de kansen van deze stad en behoud het karakter. Hou dat kleinschalige, dat dorpsse gevoel, vast. Beperk je niet alleen tot het centrum want het gebied is veel groter dan dat. Wij zien de groei van de stad ook in de buitenwijken. Met natuurlijk Leidsche Rijn als mooi voorbeeld. Zet ook in op de nieuwe economie met ICT, diensten, zorg, duurzaamheid. Alles waar jonge mensen graag willen werken. Utrecht is een stad met kansen.

### Bedreiging

Dat we deze plannen en ambitie niet vasthouden. Vandaag vindt deze generatie ambtenaren dit maar wat gebeurt er als zij weggaan? Leg dat duidelijk vast want dat neemt onzekerheid in de markt weg.

### Wat we sterk vinden

Er zijn ontzettend veel inbreidingsmogelijkheden en volgens ons hoeft je niet de lucht in.

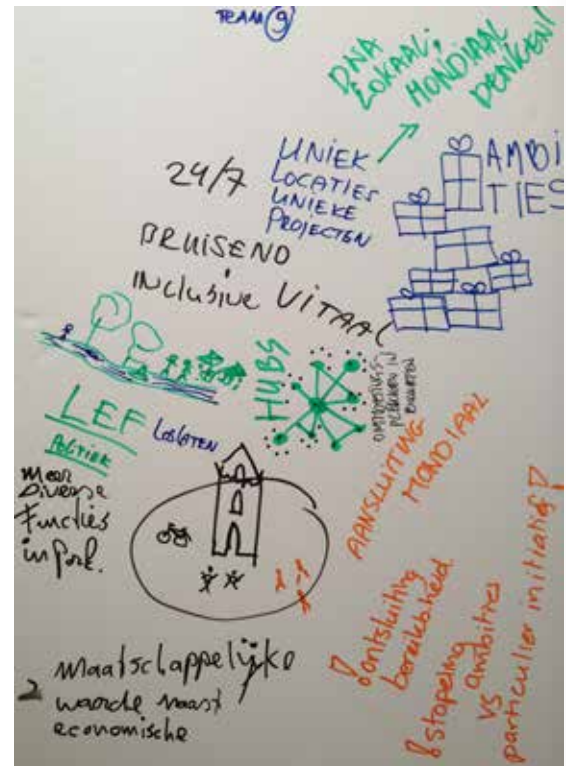
### Zorgen

- Bereikbaarheid.
- Prioriteiten blijven stellen.
- Niet alles op het centrum want Utrecht is vele malen groter
- Geef alle inwoners een elektrische fiets en je bent van alle vervoerproblemen af.

## Team 9

Jan Willem van Zeijl / Merula Lunneker / Bart Witte / Ineke Schartman

- Wat we goed vinden is dat de stad meer kan gaan bruisen doordat er door inbreiding meer levendigheid toegevoegd wordt en het 24/7 gaat leven.
- We vinden het belangrijk om daar mensen van allerlei achtergronden een woonplek te geven en te kiezen voor de 'vitale stad'.
- Dit betekent dat er iets met parken gedaan moet worden; er zijn er nu in principe voldoende maar ze zijn wat saai en worden niet veel gebruikt. Wij denken dat het goed is hier goede functies om te sporten en bijvoorbeeld restaurants aan toe te voegen.
- Creëer ook ontmoetingsplekken in de wijken, bijvoorbeeld barretjes op de hoek van de straat zodat niet iedereen naar het Neude hoeft te komen maar elkaar ook in de wijken op kan zoeken; zo ontstaat meer onderlinge verbondenheid en kunnen verschillende achtergronden elkaar ontmoeten.
- Door inbreiding kun je ook beter aansluiten op de mondiale kaart.
- Kijk goed naar stapeling van ambities versus particulier initiatief. Zorg dat er geen standaard wijken ontstaan maar ga voor unieke plekken.
- Last but not least: laat de politiek het lef hebben om door te pakken en ervoor te gaan! Ga niet alles reguleren maar laat ook los.





## Team 10

Bas Akkers / Jeroen Messemaeckers van der Graaff / Martin Mulder

### Goed

- Keuzes.
- Thema Gezonde verstedelijking; iets meer aandacht voor de groene regio, betrek die bij de strategie.
- Uitdagend.

### Minder goed

- Goede aanloop van dat thema wordt dan in de strategie omgezet naar 'en we maken 1000 woningen'. De strategische invulling die zo goed in de aanloop begon missen we.
- Verdichting als norm -> kwaliteit als norm.
- Werkgelegenheid onderbelicht?

### Mwah

- Zien functies kantoren, winkelen, wonen terwijl het thema juist vraagt om cultuur, voorzieningen, sportfaciliteiten.
- Zorg voor langjarig commitment op ruimtelijke strategie.
- Jaarbeurs 'meer open' -> Naar de rand van de stad en hele gebied verdichten en woningen bouwen?

# Uitwerking ruimtelijke thema's



## Duurzame economie

Bob / Jeroen / Menso / Bianca / Marcel / Peter

- De essentie is het creëren van werkgelegenheid.
- Marktpartijen en overheid moeten samen werken aan de positionering en het faciliteren van de vestiging van bedrijven en alles wat daarbij hoort.
- Er moet een samenhangende groei zijn tussen wonen, werken en voorzieningen. Die groei moet gelijk oplopen en je moet verspreid over de stad kijken of dat op wijkniveau min of meer gelijke tred houdt.
- Zorg voor een scherpere positionering. Op veel fronten de 2e stad van Nederland als het gaat om ICT, financiële hart, etc. Op welk onderwerp kan de stad op nummer 1 staan? Wij kwamen daarbij op het thema gezondheid.
- Wees minder bescheiden en durf een internationaal profiel neer te zetten. Moet je echt over de hele linie uitstralen. Faciliteer internationale partijen goed zodat ze goed landen.
- Koester ook de bestaande bedrijven. ASR is bijvoorbeeld 2e of 3e werkgever van Utrecht en toch is de afstand tussen de Raad van Bestuur het college van de gemeente best groot. De gemeente moet zich dit aantrekken en we vinden dat je grote werkgevers maar ook ZZP-ers moet koesteren. Zij maken met elkaar de stad.



## Diversiteit

Irene / Karin / Eric / Marianne / Bart / Ronald / Age / Gerben

- Utrecht moet een stad voor iedereen zijn en blijven:
  - Dus betaalbaar en bereikbaar
  - Zowel hoog als laag opgeleid
  - Zowel Utrechtnaar als nieuwkomer
- Kijk ook naar diversiteit op de verschillende schaalniveaus:
  - Regionaal -> misschien kun je ook functies kwijt in Nieuwegein, Woerden of een andere omliggende gemeente.
  - Stad
  - Wijken maar wel per blok gelijkgestemden

### Hoe?

- Ontwikkel een visie per gebied op woonmilieu, herkenbaarheid en thuisgevoel.
- Laat ruimte voor initiatief en leg geen blauwdruk neer.

### Wie wat doen

- De gemeente moet de randvoorwaarden scheppen ook om de minder hoogopgeleiden / kansarmen een plek in de stad te bieden.
- De marktpartijen moeten initiatiefnemen en investeren.

We eindigden met een hartenkreet van een van onze groepsleden:

Zorg ervoor dat je alles niet 'doodkletst'.

**Referenties:** Ondiep / Zuilen / KNSM-eiland.



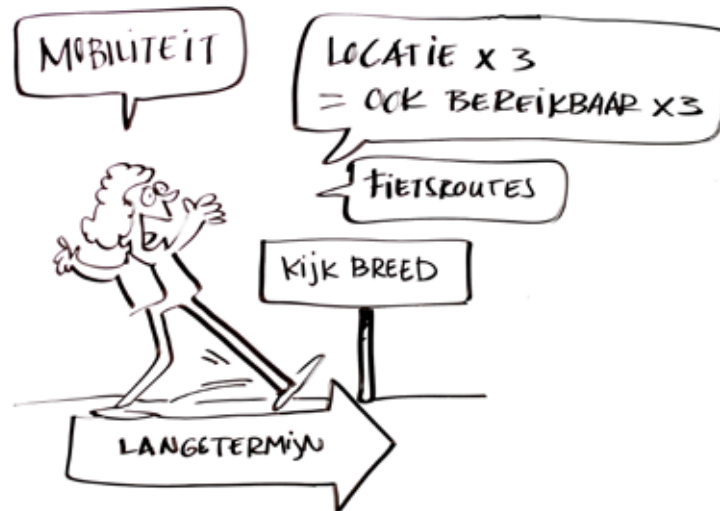


## Mobiliteit

Mark / Friso / Mascha / Paul O. / Wim / Daan / Bart

### Urgentie = NU!

- Bouw / creatie 'light rail' systeem Randstad; zorg voor goede aansluiting.
- Groei leidt tot congestie -> dit voor zijn dus investeren.
- Korte termijn: doorgaande fietsroutes / groene golf / bewegwijzering.
- Voor inrichting van stedelijk gebied eerst infra aanleggen -> nadenken over creatieve financiering / systeemdenken: totale waardevermeerdering.
- Meer verhuren duurzame mobiliteit (deelauto, voorbeeld SSH).



## Groei door inbreiding

Pim / Merula / Hans / Pascal / Rogier

- Gemeente moet sturen op programma (middeldure huur, sociale huur / koop).
- Aanjaagteam bouwplannen versnellen via 1 loket.
- Flexibelere parkeernorm.
- Globale bestemming plannen.
- Behoud (en uitbreiding) van bestaande kwaliteiten.
- Handhaving huidige grondbeleid; actief acteren waar het moet maar faciliteren waar het kan.
- Hoger dan de Dom zou moeten mogen in Utrecht.



## Ontmoeting

Jan Willem / Therus / Ineke / Jan

- In het centrum is ontmoeting goed geregeld, maar zit je in de randen dan moet je nadenken hoe je dat kunt faciliteren; geef daarom ruimte aan nieuwe ideeën en wees je bewust / geef aandacht aan goede ontmoetingsplekken. Je veilig en comfortabel voelen is hierbij een belangrijk aspect.
- Kijk je een niveau hoger, op wereldniveau, dan moeten we ervoor zorgen dat er goede ontmoetingsplekken zijn waar mensen en bedrijven kennis kunnen delen en kunnen ontmoeten. Zet Utrecht op de wereldkaart.
- Wat daarvoor nodig is, is bijvoorbeeld een fysieke plek om iets te kopen (voorbeeld IKEA).
- En een digitaal platform waar echt alles / kennis gedeeld kan worden tussen overheid, bedrijven en kennisinstellingen en waar 'de mens' echt onderdeel van kan worden.



## Gezonde verstedelijking

Bas / Hugo / Martin / Remco

- Wil je van dorp naar stad dan is er een brede cultuuromslag nodig; we moeten de hoogte in! De Dom is niet de norm.
- Maak een icoon / showcase van een state-of-the-art woonwijk
- Niet alleen luisteren maar ook kiezen.
- Ook sociaal segment toevoegen bij inbreiding.
- Wees flexibel en niet te straf. Ga in debat met marktpartijen en kijk wat mogelijk is.





- De Connectie -





**Op de vraag ‘heb je hier wat aan?’ kan ik natuurlijk het traditionele gemeentelijke antwoord geven: ‘Ja bedankt, we nemen het mee!’. En dat doen we ook maar op een andere manier dan hiermee vaak bedoeld wordt. We zijn heel erg blij dat iedereen gekomen is en dat jullie je in veel punten van de visie kunnen vinden. We zijn vooral heel erg blij met de door jullie uitgesproken zorgen en de aandachtspunten zoals mobiliteit, ontmoeting, sociale maat en inclusiviteit.**

Wij gaan met deze input verder en nodigen jullie begin volgend jaar uit om nog weer de diepte in te gaan. Daarnaast denken we na hoe we de gang in het proces kunnen houden en een digitale plek kunnen bieden waar jullie ideeën en suggesties kwijt kunnen.

Onze doelstelling van vandaag was het ophalen van input uit de markt en dat is wat wij betreft erg goed gelukt. We gaan dit gebruiken om de visie te verscherpen en verder te brengen. Voor nu bedankt en graag tot ziens begin volgend jaar voor de verdieping.



## DISCUSSIEVERSLAG

### STADSGESPREK

### UTRECHT GROEIT!

Op 4 november jl. vond in het Stads kantoor het stadsgesprek Utrecht Groeit! plaats. Zo'n 120 burgers, investeerders, belangen organisaties en ambtenaren gingen met elkaar in gesprek over de ruimtelijke toekomst van Utrecht. Utrecht groeit en dat biedt kansen. De aanwezigen zijn het erover eens dat we die kansen moeten verzilveren, maar stellen daarbij ook een aantal belangrijke randvoorwaarden. Tegelijkertijd werd geconstateerd dat de tijd om met elkaar het gesprek te voeren heel kort was. Er is behoefte aan een meer continue discussie over de stad.

#### KERNBOODSCHAP RUIMTELIJKE STRATEGIE UTRECHT GROEIT!

De populariteit van steden neemt toe en van Utrecht in het bijzonder. Utrecht groeit en het College wil die groei met name faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe locaties in de stad die daar naast Leidsche Rijn aan moeten bijdragen zijn het Jaarbeursterrein, de Merwedekanaalzône en een aantal voormalige emplacementen en werklocaties van de NS. Door die locaties efficiënt te benutten, onder andere door vaker de hoogte in te gaan, kunnen we de hoge kwaliteit van leven in Utrecht handhaven. Gezonde verstedelijking is daarbij het centrale thema: gezondheid, bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. Utrecht is bovendien een stad van ontmoeting. We pakken de gevolgen van groei voor de mobiliteit aan door een systemsprong, met het accent op openbaar vervoer, fiets en voetganger. We zien de Binnenstad en het Stationsgebied, het Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) als economische hot spots.

Utrecht is voor veel verschillende initiatieven en doelgroepen interessant. We stimuleren diversiteit tussen gebieden in de stad om die initiatieven en doelgroepen te kunnen bedienen. Dat heeft wel z'n grenzen. Er zijn verschillen die we niet accepteren, namelijk verschillen die tot ongelijke kansen leiden.

De lijnen waarlangs ons college de groei van Utrecht samen met U vorm willen geven zijn:

- Gezonde verstedelijking
- Verdichting (schaalsprong)
- Openbare ruimte
- Ontmoeting
- Diversiteit
- Mobiliteit voor de toekomst (systemsprong)

- Duurzame economie

---

## BEVINDING DEELNEMERS STADSGESPREK

In dit digitale verslag zijn de bevindingen van de deelnemers weergegeven. Het is geen letterlijk verslag. We hebben gezocht naar de verbinding tussen de verschillende thema's en geprobeerd onderwerpen met elkaar te verknopen. De bevindingen vormen belangrijke input voor de keuzen die ons College gaat maken over de ruimtelijke strategie van Utrecht. Eind januari 2016 wordt hier door ons College over besloten, waarna de strategie voor besluitvorming wordt aangeboden aan de Raad.

---

## NIEUWE VRAGEN

Een deel van de opbrengst van het stadsgesprek roept bij mij nieuwe vragen op. En zoals u terecht stelde tijdens het stadsgesprek: de discussie over de ruimtelijke strategie is nooit af. Ik nodig u daarom van harte uit om op het verslag en de geformuleerde vragen te reageren. Zo denkt u met ons verder over de ruimtelijke strategie en de specifieke invulling daarvan in afzonderlijke onderdelen van de stad (het centrum, de woongebieden, verbindingssassen en werkgebieden).

U kunt tot maandag 14 december 2015 reageren op dit verslag door gebruik te maken van **de X-functie** in dit digitale document. Uw digitale bijdrage vormt net als het stadsgesprek input voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht, waarover eind januari 2016 in ons College wordt besloten. Daarna bieden wij de Strategie voor definitieve besluitvorming aan de gemeenteraad aan.

Ik dank u voor uw betrokkenheid bij de stad en de input die u geleverd heeft.

Paulus Jansen

---

## GEZONDE VERSTEDELIJING

U heeft aangegeven dat gezonde verstedelijking draait om verbinding en vraagt om radicale maatregelen. Welke (radicale) ruimtelijke maatregelen zou ons College moeten nemen om de leefbaarheid in de stad te waarborgen en wat zijn daarvan consequenties waar we rekening mee moeten houden?

---

## VERDICHTING:

Met u willen we op zoek naar de juiste verdichtingsstrategie voor Utrecht. U heeft suggesties voor het toepassen van hoogbouw in de stad, voor transformatie en voor kleinschalige projecten? Als u kijkt naar de wijk waarin u zelf woont (of werkt) ziet u dan ruimte voor hoogbouw (en hoe hoog), voor transformatie of voor kleinschalige ontwikkeling en zo ja waar? En als u kijkt naar de stad, waar ziet u dan ruimte voor grootschalige verdichting?

---

## OPENBARE RUIMTE

Een van de belangrijkste randvoorwaarden die u heeft gesteld voor verdichting is dat we de openbare ruimte “knettergoed” moeten regelen. Daarbij moet niet alleen de verkeersinvalshoek, maar ook de doelgroepenbenadering, kwaliteitsverbetering en ontmoeting een rol spelen. Kunt u een voorbeeld geven van waar in Utrecht / in Nederland de openbare knettergoed is geregeld en waarom u dat vindt?

---

## ONTMOETING

Ontmoeting is volgens u belangrijk op alle schaalniveaus binnen de stad. En ontmoeting kent vele vormen. Heeft u suggesties voor maatregelen die ontmoeting helpen stimuleren en zijn er plekken in de stad die daarbij volgens u een belangrijke rol spelen?

---

## DIVERSITEIT

Diversiteit is een kracht. We moeten op zoek naar wat wijken positief onderscheidt en niet streven naar een eenheidsworst. Kunt u aangeven hoe uw buurt zich onderscheidt van andere buurten in de stad en welke kwaliteit zou moeten worden behouden in uw wijk als kracht voor de toekomst?

---

## MOBILITEIT

En-en-en kan niet meer. U geeft aan dat we eerder gemaakte keuzen (fiets en OV i.p.v. auto) verder moeten doorvoeren en dat nieuwe bewoners zich moeten committeren aan beperkte ruimte voor autogebruik en autoparkeren. De fiets als statussymbool kan daarbij

helpen. Hoe kunnen we volgens u de fiets in Utrecht zo inzetten dat dat tot minder auto's leidt?

---

### **DUURZAME ECONOMIE:**

U heeft voorgesteld om Bouwen aan een duurzame stad te kiezen als economische strategie.

Wat zijn volgens u de belangrijkste pijlers onder Bouwen aan een Duurzame Stad?

Bouwen aan een duurzame stad sluit aan op de internationale profilering van Utrecht als "Healthy Urban Living". Welke kwaliteiten van de stad en regio (nu en in de toekomst) bevestigen dat profiel?

## GEZONDE VERSTEDELIJING ALS RODE DRAAD

In een gezonde stad hebben mensen een leuke baan of zijn op een andere manier actief bij de samenleving betrokken. Je kunt er fijn wonen in een gezonde leefomgeving met gezonde lucht en beperkte overlast. Een omgeving die bovendien zo is ingericht, dat die uitnodigt tot een gezonde levensstijl en aanzet tot beweging.

### GEZONDE VERSTEDELIJING DRAAIT OM VERBINDING

Utrecht wil bouwen aan een gezonde toekomst. Gezonde verstedelijking duidt op de fysieke maatregelen die daartoe getroffen kunnen worden. Gezonde verstedelijking biedt daarmee de rode draad voor de ruimtelijke strategie. Maar gezonde verstedelijking is niet alleen fysiek, het is ook sociaal en ecologisch. Ontwikkel de stad bewust. Heb aandacht voor de leefomgeving. Dan ontstaan er sociale, economische en ecologische kansen in het fysieke domein. Formuleer die strategie. Leg dat vast in beleid. En voer dat uit in projecten. Gezonde verstedelijking is een rode draad voor de ruimtelijke strategie van de stad.

### BOUWEN AAN EEN GEZONDE TOEKOMST VRAAGT OM RADICALE MAATREGELEN

De stad moet een gezonde leefomgeving zijn; in 2030 moet Utrecht een gezonde stad zijn! Dat vraagt om radicale maatregelen! Denk aan 3 juli 2015 (start van de Tour in Utrecht). Toen was de luchtkwaliteit in de stad wel goed. In die zin is de milieuzone eerder symboolpolitiek: neem echte maatregelen voor leefbaarheid (lucht en ruimte).

### HET GAAT ZOWEL OM HET GROTE GEBAAAR ALS DE KLEINE INTERVENTIE (BIJV. BUURTMOESTUINEN)

Gezonde verstedelijking heeft zowel betrekking op de stad, op de buurt als op de kleine interventie. Met de aanpak van de westkant van het stationsgebied kunnen we op grote schaal een impuls geven aan de gezonde toekomst en experimenteren met gezonde verstedelijking, de energietransitie, klimaatbestendigheid en duurzame mobiliteit. Voor de bestaande buurten biedt kleinschaligheid juist een kans. Kleinschalige structuren, met bijvoorbeeld voldoende levensloopbestendige woningen in de buurt en meer sociale, sport-

en gezondheidsvoorzieningen op loop/fietsafstand dragen bij aan een gezonde toekomst. Mensen identificeren zich vooral met een buurt als leefomgeving: fysiek en sociaal. Die kleinschaligheid biedt een menselijke maat. En juist die menselijk maat biedt het juiste frame voor preventie.

## KIES VOOR BOUWEN AAN EEN DUURZAME STAD ALS ECONOMISCHE STRATEGIE

### DENK VANUIT OUDEREN, SPELENDE KINDEREN, DAKLOZEN, ROLSTOELGEBRUIKERS EN NIET VANUIT PRIMAIR STEDELIJKE FUNCTIES

De stad moet van ALLE mensen zijn. Ook voor mensen waarvan je misschien niet wil dat ze er zijn: daklozen, drugsverslaafden. Groepen die zich wel in het centrum gaan nestelen. Kun je vooraf ook rekening mee houden.

Utrecht is een relatief jonge stad, maar er zijn bijvoorbeeld ook veel ouderen, er zijn wijken met veel kinderen. Door te denken vanuit deze groepen kan de inrichting van de stad een kwaliteitsimpuls krijgen.

Deze benadering is zowel van toepassing op mobiliteit, verdichting als de inrichting van de openbare ruimte. Inzetten op de fiets bijvoorbeeld kan gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van voorzieningen voor de ouderen. Door bijvoorbeeld te bouwen voor ouderen of levensloopbestendig te bouwen komen er gezinswoningen vrij in de stad waar weer andere huishoudens kunnen instromen. Alleen voor starters bouwen brengt die keten niet op gang.

### DOORSTROMING GELDT NIET ALLEEN VOOR DE WONINGMARKT MAAR OOK VOOR DE FIETS (GEZONDE MOBILITEIT)

Kan de gemeente geen oproep doen aan bewoners in de stad om ideeën te leveren om fietsfiles tegen te gaan?

### VOORZIENINGEN DICHTBIJ

Levensloopbestendige woningen staan bij voorkeur in levensloopbestendige buurten. Dan kunnen ouderen in hun eigen buurt blijven wonen met hun eigen contacten. Dan moeten wel de dagelijkse voorzieningen op loopafstand blijven.

### MET 'FUN DESIGN' IN DE OPENBARE RUIMTE KUNNEN WE MENSEN AANSPOREN TOT MEER BEWEGEN EN SPELEN

---

## **GA VAKER DE HOOGTE IN**

Utrecht heeft van de 4 grote steden binnen de gemeentegrenzen het minste openbaar groen per inwoner. Je zou op bepaalde plekken vaker de hoogte in moeten gaan om op andere plekken groen te kunnen behouden dat zo belangrijk is voor de buurt als leefomgeving.

---

## **VERGROENING, VERTICAAL GROEN EN GROEN OP DAKEN IS EEN KANS**

Denk aan parken t.b.v. bewegen en ontmoeten. Aan gevelgroen. En niet alleen de gebouwen, maar ook het groen kan de hoogte in. Dat biedt zowel op maaiveld als op hoogte een kans om de leefbaarheid in de stad te verbeteren en gezondheid te stimuleren.

---

## **VERDRINGING IS EEN BEDREIGING VOOR EEN GEZONDE STAD**

Utrecht kan een welvarende stad worden (de vraag is namelijk groot genoeg). Maar de bedreiging is verdringing: Hoe hou je de stad beschikbaar voor alle groepen? Het gevaar is dat de mensen die de laag betaalde banen verrichten straks niet meer in de stad kunnen wonen omdat de woningen te duur worden. Dat is niet het plaatje van een gezonde stad. Gemeente moet regie nemen en eisen stellen aan soorten woningen en betaalbaarheid.

## VERDICHTEN: WE MOGEN DE HOOGTE IN GAAN, MAAR NIET OVERAL

De populariteit van Utrecht groeit. Nederland verwacht ook wat van Utrecht. De stad blijft niet zoals hij nu is. We kiezen ervoor de groei binnen de bestaande stad te laten plaatsvinden. Door Leidsche Rijn af te maken en door ontwikkeling van gebieden zoals het Jaarbeursgebied en de Merwedekanaalzone mogelijk te maken. Maar ook door slim gebruik te maken van de ruimte in de woongebieden. Kunnen we verdichten zonder getalsmatig grenzen te stellen aan de groei?

### VERDICHTING IS GEEN VRAAG MAAR EEN ABSOLUTE NOODZAAK

Utrecht heeft een zwaar overschot aan grondgebonden woningen. Je schiet je op lange termijn in de voeten als je blijft inzetten op die woonvorm. Je moet goed nadenken over hoe de stad ook na het bereiken van de 400.000 inwoners kan doorgroeien om daar nu al op in te kunnen spelen (volhoudbaarheid). Verdichting is geen vraag maar absolute noodzaak. Eengezinswoningen worden ook niet door iedereen als een aantrekkelijke vorm van wonen gezien. Het concept sluit niet aan bij de verschillende fases in je leven en heeft zeer beperkte gebruiksmogelijkheden (- wonen - verhuur - detailhandel -)

### DENK IN DE TOEKOMST: DELEN IS HET NIEUWE HEBBEN

Denk nu alsof je vijftien jaar verder bent. De generatie van het gedeeld wonen, gedeeld reizen en gedeelde tuinen komt er aan. Dit maakt efficiënter gebruik van de ruimte mogelijk. Richt nu de stad in voor nieuwe manieren van wonen en werken; maar ook wat betreft 'vervuiling' in de stad (vb. elektrische auto's).

### ZET IN OP VRIENDELIJK VERDICHTEN / INBREIDING OP MAAT

Inbreiding hoeft niet per sé de hoogte in en hoeft niet hoger te zijn dan de domtoren. Elk deelgebied in de stad verdient zijn eigen inbreidingsaanpak (vriendelijk verdichten). De identiteit van de ene wijk biedt meer kansen voor het transformeren van kantoren, daar waar de andere wijk meer ruimte biedt voor hoogbouw. Vriendelijk verdichten betekent ook nadenken over de drukte die door verdichten ontstaat, bijvoorbeeld door het splitsen van woningen. De drukte neemt daardoor toe, er komen meer inwoners per hectare en al deze bewoners willen bijvoorbeeld hun vervoersmiddel ergens neerzetten.

Kies kwaliteit boven kwantiteit. Kies voor een goede combinatie van verdichten en transformatie. Zorg voor stedelijke dichtheid op een manier die kwaliteit heeft. Zorg dat je een goed kwaliteitsbeeld hebt.

## FORMULEER EEN VERDICHTINGSSTRATEGIE: STUUR OP WAAR EN HOE VERDICHTEN

Aan diverse tafels wordt gevraagd om een goede regie op de verdichting, om een gedragen kader, waarin bestaande waardevolle structuren en karakteristieke elementen worden beschermd, waarin stedelijkheid en menselijke maat worden gecombineerd, dat op hoofdlijnen inzicht biedt in waar we de hoogte in gaan. Maar ook een kader dat flexibel is als het gaat om de uitvoering.

Suggesties voor een strategie:

- Benader de ontwikkeling van een wijk als die van een kleine decentrale stad, vanuit het nabijgelegen knooppunt.
- Besteed aandacht aan het sociale aspect, uitspraken/stellingname nodig van CEO's inzake duurzaam ruimtelijke ontwikkeling, aandacht voor mobiliteit, kleinschalig ontwikkelingen, van onderop.
- Next level hoogbouw (hoger dan De Dom) moet volgens sommigen kunnen, maar alleen in combinatie met kleinschaligheid. multifunctionaliteit. ontmoeting
- Wrijving en schuring geeft ook kwaliteit.

## SCHRIKBEELD:

- Pas op met lukraak hoogbouw, wees zorgvuldig in waar dit kan. De identiteit van Utrecht is gemiddeld 4 bouwlagen
- Offer niet elk plekje op
- Zorg bij hoge dichtheden ook voor:
  - meer zelfstandigheid ten aanzien van voorzieningen
  - een hoogwaardig publiek domein (niet alleen verkeerskundig maar vanuit alle functies / stedelijk landschap)
- Hoge dichtheid is dat hetzelfde als meer auto's?

## MAAK GEBRUIK VAN AANWEZIGE KANSRIJKE ZONES:

Als mogelijke kansrijke zones zijn aangedragen: de Kop van Zuid op Westraven; de stroken langs het AmsterdamRijnkanaal en de snelwegbak; de zone langs het Merwedekanaal; de

wijken met overmaat aan openbare ruimte. Ook zijn er ideeën geopperd over realiseren van de verdichting binnen een nader te bepalen ring.

## INBREIDING-OP-MAAT VRAAGT OM EEN PALLET AAN OPLOSSINGEN (TOOLS)

De deelnemers hebben diverse tools aangereikt voor de uitvoering van verdichting.

- De hoogte in gaan (maar liever niet hoger dan de dom), vooral daar waar een combinatie met HOV mogelijk is. Bijvoorbeeld wonen op 80 meter hoogte bij Station CS.
- Slim stapelen van functies
- Terugliggende hogere lagen waar je stedelijkheid en menselijke maat wil combineren
- 3 lagen hoog en 100 wo/ha is ook verdichten
- Kleinere woningen (minder m2)
- Bestaande panden hergebruiken
- Flexibele en tijdelijke bestemmingen
- Hoogbouw aan de waterrand / in veel groen
- Boulevard / lanen
- Afwisseling in wonen-werken / groen-water
- Meer alternatieve woonvormen
- Overlapping, wonen, werken, natuur
- Landelijk wonen en werken
- Dorpen binnen de stad

## RANDVOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING

Genoemde randvoorwaarden voor de uitvoering:

- Verdichting betekent per plek en gebied maatwerk!
- Kleinschalig (van onderop) waar het kan, grootschalig waar het moet
- Maak combinaties van wonen en werken
- Combineer inbreiding met het realiseren van groen en vooral water in de stad (blends).
- Sociale problematiek moet meer worden belicht

## PROCES

- Maak de ruimtelijke strategie van de bewoners door een ping-pong proces
- Kies voor een organische ontwikkeling waar het kan (accupunctuur, bottom-up)
- Voer als gemeente regie op de cruciale locaties waar het moet

- Het bestuur nodigt de stad uit (initiatieven en stadsgesprek), maar er is een bepaalde groep die niet deelneemt. Sociale strategie combineren met de ruimtelijke strategie.
- Blijf je methodes ontwikkelen om met de stad in gesprek te blijven / komen.
- Luister ook naar andere groepen dan de “usual suspects”!

## OPENBARE RUIMTE ALS DE CONTRAMAL

Bij het stadsgesprek was geen aparte tafel "Openbare Ruimte" beschikbaar. Vanwege de verwevenheid met vrijwel alle andere thema's kwam dit onderwerp echter aan vrijwel alle tafels ter sprake. Naar aanleiding van het stadsgesprek is daarom Openbare Ruimte als thema aan de Ruimtelijke Strategie toegevoegd.

### "ALS JE WIL VERDICHTEN, REGEL DE OPENBARE RUIMTE DAN KNETTERGOED EN INTEGRAAL"

Op dit moment ervaren gebruikers de inrichting van de openbare ruimte voornamelijk als functioneel. Het lijkt soms dat de ontwikkeling van de openbare ruimte vooral plaats vindt vanuit verkeerskundig inzicht.

De gemeente heeft de meeste zeggenschap in de openbare ruimte. Geef bij ontwikkelingen in de openbare ruimte ook ruimte voor landschapsarchitecten, niet alleen verkeersontwerpers.

### BIJ HOGE DICHTHEDEN HOREN OOK GOEDE PARKEN/ GOED GROEN, GAAT OM DE KWALITEIT

### "GROTE STAD ALS UTRECHT HEEFT GROENE PLATTELAND HARTSTIKKE NODIG"

### WATER IS EEN ONDERBELICHTE KWALITEIT BIJ VERDICHTING

- Amsterdamrijnkanaal is een kwaliteit die nu niet benut wordt.
- Geef water en groen de ruimte  
Transformeer havengebieden en breng het water terug in de stad, dat maakt mensen vrolijk.

### BEHOUD VAN GROEN, GROENE VERBINDINGEN EN GEBRUIK VAN TIJDELIJK BRAAKLIGGENDE TERREINEN VOOR GROEN GEVEN EEN IMPULS AAN GEZONDE VERSTEDELIJKING

SPORTVOORZIENINGEN IN WIJKEN ALS BELANGRIJKE ONTMOETINGSPLEK  
(SOCIALE COHESIE)

## ONTMOETING IS EEN BELANGRIJKE STEDELIJKE FUNCTIE, EN NIET ALLEEN IN HET CENTRUM

Een van de belangrijke functies van de stad is dat mensen elkaar daar kunnen ontmoeten. In de buurt, in het park, op het terras, tijdens evenementen. Van oudsher trekt Utrecht, centraal gelegen in Nederland, veel mensen aan die elkaar, privé of in werk, willen zien. Om te winkelen, te overleggen, te ontspannen. Dat gebeurt vooral in het centrum ("ik zie je in de stad"), maar de drukte verspreidt zich ook over de stad. Het zorgt voor levendigheid, maar soms ook voor overlast.

We breiden het centrum van Utrecht uit, om ontmoeting ook in de toekomst te kunnen faciliteren. We zoeken daarbij naar versterking van functies van gebouwen en de openbare ruimte erom heen.

### ONTMOETEN IS CRUCIAAL VOOR UTRECHT OP ELK NIVEAU, DUS OOK IN KANALENEILAND, IN ALLE WIJKEN

Meer dan de helft van de Utrechters woont alleen. Ontmoeting is belangrijk; huiskamerprojecten, welzijnsinstanties => geef mogelijkheden in de buurt. De oude sociale infrastructuur (buurthuizen) is weg, maar wat komt er voor de plaats? Van de individualisering naar weer samen vereist koppeling sociaal en fysiek beleid.

### ONTMOETEN KAN OP VERSCHILLENDE MANIEREN

Ontmoeten doe je in persoon, maar ook digitale ontmoeting draagt bij aan samenhang in de stad. Bijv. je ontmoet elkaar op internet en spreekt af in Utrecht.

In de wijk kunnen digitale netwerken lokale netwerken ondersteunen (SMART CITY). Maar die zijn nog in ontwikkeling. 'Pecha kucha Utrecht' is een goed voorbeeld. Een en al inspiratie en ontmoeting.

### ONTMOETEN VAN DE TOEKOMST IS GEBAAIT BIJ ONT-MOETEN

Zorg voor aanleidingen voor ontmoeting, zonder dat het moet. Ontmoeten op eigen risico!

---

**ER MOETEN OOK PLEKKEN ZIJN IN DE STAD OM “UIT” TE KUNNEN STAAN.**

---

### **ONTMOETINGSPLEKKEN EN LOKALE NETWERKEN SCHUIVEN MEE MET DYNAMIEK VAN DE STAD**

Door leegstand (lege ruimtes) en lage huren, ontstaat ruimte voor ontmoeting op wijkniveau. Door groei, stijgen huren, worden ontmoetingsplekken verdrongen. En daarmee verdwijnt soms het lokaal netwerk. Maar door groei en dynamiek ontstaan ook weer kansen.

Koffiecoöperatie LEF in MAX is een goed voorbeeld van ontmoetingsruimte voor een lokaal netwerk.

---

### **FLEXIBILITEIT GEVRAAGD VOOR ONTMOETINGEN**

Kan de gemeente flexibel inspringen op nog onbekende ontmoetingsplekken? Bijvoorbeeld door flexibele bestemmingen en flexibele gebouwen? In het centrum maar ook daarbuiten? Flexibiliteit in het centrum. Aandacht voor meer flexibiliteit ook buiten centrum. Hoe vind je een flexibele eigenaar?

Kan flexibiliteit worden vergroot door vergunningen af te schaffen en in plaats daarvan de voorwaarden voor het gebruik van een plek aan te geven?

---

### **KANS: COMBINEER HET POSTKANTOOR EN TIVOLI ALS BRUISENDE ONTMOETINGSPLEK!**

Op Vredenburg is het zondag te stil. Voorstel is om een kunstmarkt op zondag te organiseren met een andere sfeer dan door de week. Tivoli en postkantoor combineren als ontmoetingsplekken. Juist het openbaar toegankelijke is een essentiële voorwaarde voor ontmoetingen, Heel anders dan terrassen, winkels o.i.d.

## DIVERSITEIT

Utrecht heeft veel smaken en er valt wat te kiezen. Dat koesteren we. Tegelijkertijd bestaan er verschillen tussen gebieden die we juist willen voorkomen. In een gezonde en duurzame stad mag bijvoorbeeld Oog in Al anders beleefd worden dan Zuilen, maar beide wijken moeten door de bewoners positief gewaardeerd worden. En dat willen we onderstrepen met ruimtelijke ontwikkeling. Diversiteit zit vaak in combinaties van wonen en zorg, wonen en werken etc. We zijn een jonge stad maar er is ook een toenemend aandeel van mensen die zorg of ondersteuning nodig hebben. Hoe gaan we daar mee om in een groeiende stad, vanuit het fysieke domein? Hoe krijgen we meer keuzemogelijkheden voor iedereen in de stad zonder dat dit leidt tot tweedeling? Hoe kunnen we door de groei de mogelijkheden en het welbevinden van alle bewoners vergroten zonder daarbij aan diversiteit in te boeten?

**ZIE DIVERSITEIT ALS EEN ORKEST/TEAM: DE ESSENTIE IS DAT ER GESPEELD WORDT, MAAR NIET ALLEMAAL OP HETZELFDE INSTRUMENT/OP DEZELFDE POSITIE.**

Diversiteit kan op allerlei manieren worden ingevuld. De volgende beelden doemen daarbij op:

- Menging van mensen: verschillende manieren van leven naast elkaar, ongedeelde stad, multicultureel, dialoog, samen dingen doen, plek voor iedereen/waar iedereen zich fijn voelt
- Verschillende mensen, functies, dingen: naast elkaar (op de goede korrelgrootte), aanvullend en versterkend (als som der delen).
- De gespleten straat: een straat met aan de ene kant koopwoningen achter hekken en aan de andere kant sociale huurwoningen. Daar is totaal geen interactie tussen de mensen.

**BENUT DE KRACHT VAN UNICITEIT EN DIVERSITEIT**

**BENADER DIVERSITEIT VANUIT VERSCHILLENDE SCHAALNIVEAU'S:**

Op gebiedsniveau gaat diversiteit meer om kenmerken van de gebieden / wijken. Ieder gebied heeft een eigen karakter en eigen kwaliteiten. Die moet je koesteren, uitbuiten en kansen geven!

Op het niveau van de ‘menselijke maat’ gaat het meer om “verschillende smaken mensen”. Smaken die op zichzelf staan en die zich onder de juiste omstandigheden laten combineren.

---

### MAAK DE VERSCHILLENDE DELEN VAN DE STAD MEER ZICHTBAAR

Wat heeft een gebied/wijk voor rol in de stad en hoe zorgen we voor voldoende diversiteit in gebieden, zodat iedereen zich wel in een gebied thuis voelt (er voor iedereen wel een gebied is waar omstandigheden voor hem/haar optimaal zijn). En waarbij mensen uit het ene gebied ook trots zijn op een ander gebied, zonder dat ze daar zelf graag zouden willen wonen (denk bijvoorbeeld aan een gezellig multicultureel imago van Lombok. Iets wat er toch maar is in de stad waar jij woont).

---

### DIVERSITEIT WERKT HET BESTE VAN ONDERAF

Diversiteit werkt het beste van onderaf en met dingen die meerdere functies tegelijkertijd hebben (voorbeeld Food for Good in Transwijk: helpen van mensen, stadslandbouw, relatie met voorzieningen/bedrijven er om heen).

---

### FYSIEKE INGEPEN ZIJN INSTRUMENTEN OM DE SOCIALE ASPECTEN VAN DIVERSITEIT TE STUREN

---

### PROBEER NIET NAAR DE GEMENE DELER TE ZOEKEN

Geen eenheidsworst die je overal in Nederland zou kunnen tegenkomen. Ben niet bang voor verschillen. Juist in Utrecht kan dit: we zijn een ontspannen stad en we zijn populair (waardoor je wel wat anders kunt afdwingen). Verdiep je in groepen (elke groep heeft zijn kwaliteit) en maak iets specifiek waar mensen zich thuis voelen. Groei is juist een kans om dit mogelijk te maken.

---

### ONT-MOET ONTMOETING

Versterken van kwaliteiten of kenmerken van groepen is helemaal niet erg, maar zorg wel dat ontmoeting tussen verschillende groepen plaats kan vinden. Daarmee neemt het gevoel van veiligheid ook toe. Kijk of ontmoeting op een natuurlijke manier te sturen is (in openbare ruimte, bij scholen) waarbij men wel de keuze moet hebben om ontmoeting af en toe te ontlopen.

---

## KIJK NAAR WAT MENSEN NODIG HEBBEN

Verdiep je in elkaar. En kijk verder dan alleen de geijkte dingen als inkomen, opleidingsniveau, culturele komaf, etc. De leefstijlenbenadering zou daarbij kunnen helpen, want ook binnen inkomensgroepen zijn grote verschillen tussen mensen. Menging/ontmoeting tussen mensen kun je stimuleren, maar daar is meer voor nodig dan verschillende woningtypes bij elkaar.

## MOBILITEIT

Utrecht groeit door slim gebruik te maken van de ruimte in de stad. Groei betekent dat er meer mensen zullen zijn die zich in de stad willen verplaatsen. En dat er meer goederen en diensten moeten worden aangeboden. Utrecht is nu goed bereikbaar, maar moet dat in de toekomst ook blijven. Nu al zien we knelpunten ontstaan. Tegelijkertijd wil het College in grote delen van de openbare ruimte een minder dominante rol van het verkeer en meer verblijfsruimte. We zullen daarom scherpe keuzes moeten maken. Groei maakt een systeemsprong in vervoerssystemen nodig (anders wordt het te druk op bepaalde plekken) en mogelijk (groei betekent meer klanten dus betere exploitatiemogelijkheden voor bijv. OV). Hoe kunnen we ons veilig kunnen verplaatsen in de groeiende stad zonder dat dat ten koste gaat van de kwaliteit van de woonomgeving?

### EN-EN-EN KAN NIET MEER, MAAR KIES POSITIEF

Er moeten heldere keuzes gemaakt worden als het gaat om verkeer in de stad. Maak daarbij positieve keuzes vóór een bepaalde vervoerwijze. Ga bijvoorbeeld vol voor de tram en de fiets. En dus niet tégen de auto. En: houd je koers vast.

### MINDER AUTO, MAG DAT OOK

Aan een van de tafels durfden de deelnemers nu te denken over “minder auto”. Kunnen er ook gebieden worden ingericht waar de auto niet welkom is?

### VERKNOOP MOBILITEIT EN VERDICHTING

Veel mensen ervaren het centrumgebied als overbelast. De aanwezigen zien o.a. een oplossing in meer in te zetten op decentrale knooppunten, zoals Vaartsche Rijn, het gebied rondom Zuilen en rondom de toekomstige sneltram. Verdicht sterk rond OV-haltes: de groei van de stad is een kans voor het OV, maar niet als die groei versnipperd plaatsvindt.

## DUURZAME MOBILITEITSOPTIES VANAF HET BEGIN

Regel de duurzame mobiliteit op tijd, zodat het functioneert zodra mensen in een gebied gaan wonen of werken. Doe je dat niet, dan raakt men gewend aan de auto. De tram naar IJburg in Amsterdam is een goed voorbeeld.

## LAAT VERKEERSSTROMEN GEZAMENLIJK FUNCTIONEREN

- Zorgt voor doorstroming
- Oppassen voor waterbed effect (niet knijpen naar de rand).

## HOUD HET VEILIG

Bijvoorbeeld in de binnenstad moeten fiets en voetganger nu te veel concurreren. Op andere plekken concurreren fiets en bus.

## MEER FIETS BETEKENT OOK MEER AANDACHT VOOR OUDEREN EN VERVOER

Niet iedereen kan fietsen. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van belangrijke voorzieningen moet voor iedereen gewaarborgd blijven, ook voor mensen die niet kunnen of willen fietsen.

## EEN STRAAT ZONDER AUTO'S BEREIK JE DOOR TE ZORGEN DAT JE ER AL BENT

De auto is een middel om van A naar B te komen. Maar door wonen, werken etc. op een locatie te combineren is voor steeds meer mensen een auto niet meer nodig: men stapt de deur uit en is waar men wil zijn. Zo maakt functiemenging dus minder en duurzamere mobiliteit mogelijk.

## SNELLER FIETSEN OM DE DRUKTE HEEN

De aanwezigen zagen kansen om de fiets nog aantrekkelijker te maken door routes over lange afstanden te bieden met vrije infrastructuur, weinig stoppen (groene golf voor de fiets) en buiten de drukte om. De extra afstand neem je dan voor lief, je rijdt immers door.

Routes langs het spoor zijn daarin kansrijk: in plaats van de spoorlanen uit de vorige eeuw (auto langs het spoor) gaan we nu voor spoorpaden (fietslangs het spoor).

---

### **PROBEER MENSEN MEER WAARDE AAN HUN FIETS TE LATEN HECHTEN**

Veel fietsen zijn barrels. Daardoor gaan mensen er slordig mee om. Een idee dat opkwam: kan de fiets de auto als statussymbool vervangen? Zodat kapotte fietsen uit het straatbeeld verdwijnen, fietseigenaren de stallingen gebruiken en de auto niet meer als grote stap voorwaarts wordt gezien?

---

### **NIEUWE TECHNIEK IS DE TOEKOMST, MAAR WELKE TOEKOMST?**

Door apps, nieuwe voertuigtechnieken etc. verandert de mobiliteit de komende tijd sterk. Met vaak meer individuele keuzeopties. Maar niemand weet precies hoe. Maar investeer in een goede digitale infrastructuur, waarop de nieuwe technieken kunnen inhaken.

---

### **PLANNINGS- EN MAAKPROCESSEN HOUDEN DE VERANDERING IN GEDRAG NIET MEER BIJ**

Niet alles is op de tekentafel te voorzien. Wees daarom flexibel, denk vanuit de uit gebruiker bij het inrichten van het stedelijk vervoerssysteem (gedragpsychologie) en betrek de gebruiker in het ontwerp.

## DUURZAME ECONOMIE

Economische groei in stad en regio is nodig om de groei van de werkgelegenheid en het voorzieningenniveau gelijke tred te laten houden met de bevolkingsaanwas. Om te kunnen blijven investeren en om kansen te bieden aan iedereen. We zien daarbij dat de economie verandert. Aan de ene kant is in Utrecht steeds meer sprake van een kenniseconomie. Aan de andere kan dragen steeds vaker kleinere initiatieven bij aan economische groei en maken mensen keuzen om minder of anders te consumeren. Wanneer we economische groei faciliteren we door sterk in te zetten op de kenniseconomie, volgt de rest dan vanzelf? Welke kansen biedt groei voor de economische kracht van de stad? Voor wie levert groei werkgelegenheid op? En welke kansen biedt een circulaire economie voor de ruimtelijke ontwikkeling?

### KIES VOOR BOUWEN AAN EEN DUURZAME STAD ALS ECONOMISCHE STRATEGIE

#### LAAT DE ECONOMIE ZIJN GANG GAAN

Biedt ruimte – voorkom schaarste. Behoud de creatieven. In de wijken en de gebieden rondom het centrum willen veel initiatiefnemers zich inzetten voor versterking van de Utrechtse economie. Hierbij is soms een klein beetje ondersteuning nodig vanuit de gemeente.

#### HET ECONOMISCHE CENTRUM VAN UTRECHT IS GROTER DAN HET CENTRUM

Het Utrecht Science Park biedt als economische motor kansen voor de hele stad. Maar ook andere gebieden in de stad hebben groeipotentie. Geef ruimte aan transformatie en tijdelijke invullingen.

---

## STIMULEER PRODUCTIEBEDRIJVEN EN AMBACHTEN

Meer ruimte voor productiebedrijven en ambachten in wijken met veel laag opgeleiden (o.a. Kanaleneiland). Op plekken met een hoge werkloosheid kunnen (kleine) initiatieven leiden tot meer werkgelegenheid en een meer betrokken samenleving.

---

## HET MES SNIJDT AAN 2 KANTEN

Kwaliteitsimpuls bestaande bouw en nieuwbouw zorgt voor werkgelegenheidsimpuls. Ook niet hoogopgeleiden moeten hier van kunnen profiteren.

## Context

In 2012 is bij de Voorjaarsnota door de Raad tevens de Nieuwe Ruimtelijke Strategie voor Utrecht vastgesteld. Daarbij is afgesproken deze periodiek te actualiseren. In 2013 heeft dit geleid tot een aanscherping van de kantorenstrategie op basis van het STEC-rapport. In de vastgestelde strategie werd vooral ingespeeld op de op dat moment heersende vastgoedcrisis. Inmiddels is die crisis voor wat betreft de woningmarkt voorbij en zijn de andere vastgoedmarkten van karakter veranderd. Er is een nieuw college aangetreden en het thema "Gezonde verstedelijking" is meer centraal komen te staan. Om die redenen is nu een "Ruimtelijke Strategie 2016" voorbereid. Bij de Voorjaarsnota 2015 heeft de Raad ingestemd met het toevoegen van een financiële verkenning aan de Ruimtelijke Strategie.

Op 24 maart jl. is de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!" reeds ter aan de raadscommissie Stad en Ruimte aangeboden waarbij is aangegeven dat een investeringsstrategie zou worden toegevoegd.

## Raad:

### Beslispunt

1 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!" :

- a. De groei van Utrecht faciliteren door inbreiding
- b. Voorrang geven aan gezonde verstedelijking
- c. USP/Oost, Binnenstad/Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum beschouwen als economische ontwikkelingsgebieden en Lageweide en Papendorp als hotspots voor werkgelegenheid

### Argumenten

In de strategie staat een aantal keuzes om de ambitie voor gezonde groei vorm te geven.

De strategie gaat uit van de volgende keuzes:

- a. De groei van Utrecht faciliteren we door inbreiding
- b. We geven voorrang aan gezonde verstedelijking
- c. USP/Oost, Binnenstad/Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum zien we als economische ontwikkelingsgebieden en Lageweide en Papendorp als hotspots voor werkgelegenheid
- d. We geven prioriteit aan transformatie van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone tot kwalitatief hoogwaardige gemengd stedelijk gebieden met hogere dichtheden
- e. Bij de overige buurten en wijken hanteren we in eerste instantie kwaliteitsverbetering als uitgangspunt van ontwikkeling
- f. We differentiëren woonmilieus op (sub)wijkniveau en creëren eenheid op buurt/straatniveau
- g. We versterken de kwaliteit van de openbare ruimte en verbeteren de functionaliteit met het oog op ontmoeting
- h. We geven meer ruimte aan langzaam verkeer, kiezen voor een systeemsprong voor het openbaar vervoer en zorgen voor een goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met zo min mogelijk asfalt
- i. We stemmen de ruimtelijke ontwikkeling en de afwikkeling van de mobiliteit op elkaar af
- j. We faciliteren waar het kan maar nemen initiatief waar nodig
- k. En zoeken actief de samenwerking met partners bij de stedelijke ontwikkeling.

1.1 De Ruimtelijke Strategie geeft aan hoe de groei van Utrecht gestalte kan krijgen door te kiezen voor inbreiding.

De populariteit van steden neemt toe en die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht groeit. Wij

willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. We willen echter niet dat de ontwikkeling van elk plekje in de stad wordt gedomineerd door de behoefte om de stad te verdichten. Op sommige plekken in de stad vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om toevoegen van stedelijke functies, op andere juist om versterking van groen en openbare ruimte. Door het maken van een duidelijke keuze voor een beperkt aantal prioritaire verstedelijkingsgebieden denken we dat sprake zal zijn van een evenwichtige ontwikkeling van de stad waarbij enerzijds groei door inbreiding kan worden gefaciliteerd en anderzijds de focus van het gesprek over de ontwikkeling van de stad ligt op kwaliteit.

De Merwedekanaalzone en het Nieuwe Centrum zijn locaties waar wij door intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een mate van stedelijkheid willen realiseren die ons in staat stelt elders in de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te kiezen om met verstedelijkingsvraagstukken om te gaan en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen.

De keuze voor die gebieden heeft een vergelijkbare achtergrond. Het gaat om gebieden van aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, die worden ervaren als barrière in de stad en waar de huidige functie al onder druk staat. In beide gebieden is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Ze zijn gelegen op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt. Hoogbouw hoort hierbij tot de mogelijkheden.

Uiteraard zijn er ook in andere delen van de stad mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling en om bij te dragen aan het verminderen van de druk op de woningmarkt. Verbetering van de leefkwaliteit en verminderen van sociale problematiek staan hier echter voorop.

#### 1.2 Gezonde verstedelijking staat in de strategie centraal.

We verbreden het palet aan keuzemogelijkheden voor Utrechters en bezoekers. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het centrale thema. Ruimtelijk betekent dit vooral aandacht voor gezondheid, bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid en klimaatadaptatie. Utrecht is bovendien nog meer dan andere Nederlandse steden een plek waar ontmoeting centraal staat. Voor het verkeer heeft de groei van de stad grote gevolgen. We reageren daar op door een systeemsprong in de mobiliteit, met het accent op openbaar vervoer, fiets en voetganger. We zien de Binnenstad en het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) als economische ontwikkelingsgebieden waar we de ruimtelijke kansen willen creëren en benutten. We willen de openbare ruimte beter benutten en behandelen als huiskamers van de stad.

Utrecht is voor veel verschillende initiatieven en doelgroepen interessant. We stimuleren diversiteit tussen gebieden in de stad om die initiatieven en doelgroepen te kunnen bedienen. Dat heeft wel z'n grenzen. Er zijn verschillen die we niet accepteren, vooral verschillen die maatschappelijke ongelijkheid in de hand werken.

#### 1.3 De Investeringsstrategie geeft uitwerking aan een toezegging bij de Voorjaarsnota 2015.

Bij de Voorjaarsnota 2015 heeft de Raad ingestemd met het ontwikkelen van een financiële verkenning. Deze verkenning heeft de vorm gekregen van een investeringsstrategie waarvoor de RSU de inhoudelijke basis vormt.

#### 1.4 De investeringsstrategie schetst de lange termijn financiële opgave (gebieds- en programmagericht) welke samenhangt met de RSU.

De investeringsstrategie legt een verbinding tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt. Met de investeringsstrategie wordt inzichtelijk dat het realiseren van de ambities een majeure financiële opgave en ambitie is die niet van vandaag op morgen is gerealiseerd. Daarmee is de investeringsstrategie een strategie voor de langere termijn.

#### 1.5 De investeringsstrategie vormt een belangrijk document voor stadsgesprekken en lobby.

In de investeringsstrategie wordt aangegeven langs welke lijnen we kunnen komen tot het genereren van kostendragers voor het realiseren van de ambities zoals die in de RSU zijn aangegeven. Daarmee vormen RSU en financiële paragraaf de basis voor overleg met

partijen die een rol spelen bij de stedelijke ontwikkeling van het groeiende Utrecht en heeft het tevens de functie van lobbydocument voor het publieke domein.

**1.6** Voer besluitvorming over specifieke maatregelen worden nadere voorstellen uitgewerkt.  
De Ruimtelijke Strategie is een stip op de horizon, die onder meer uitgewerkt wordt in omgevingsvisies voor gebieden. Daarnaast zullen voor de verschillende prioritaire gebieden, de economische kerngebieden, Overvecht en Kanaleneiland en de verbindingen in het verlengde van de ruimtelijke strategie maatregelen worden uitgewerkt. Over deze maatregelen en hun financiële consequenties zal apart besluitvorming worden voorbereid.

**1.7** De Ruimtelijke Strategie kan rekenen op breed draagvlak.  
Op 4 november 2015 is de Ruimtelijke Strategie onderwerp geweest van een druk bezocht stadsgesprek.  
De keuze voor omarmen van de groei en deze faciliteren door inbreiding kon daar rekenen op breed draagvlak. Wel werd aangedrongen op het maken van keuzen en een differentiatie in benadering van verschillende delen van de stad. Hieraan is tegemoet gekomen door een duidelijke keuze voor drie economische ontwikkelingsgebieden en een tweetal prioritaire verdichtingslocaties.  
Deze keuzen zijn op 18 november 2015 en op 9 maart 2016 onderwerp geweest van een tweetal co-designsessies met marktpartijen van diverse pluimage. Bij die sessies werden de voorgestelde keuzen ondersteund en is aangedrongen op het vasthouden aan de ingezette koers. Bovendien is aangedrongen op het realiseren van een vorm van regulier overleg met partijen die bereid zijn de koers met eigen activiteiten te ondersteunen.

## Beslispunt

2. In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!":

- d. Prioriteit geven aan transformatie van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone tot kwalitatief hoogwaardige gemengd stedelijk gebieden met hogere dichtheden
- e. Bij de overige buurten en wijken in eerste instantie kwaliteitsverbetering als uitgangspunt van ontwikkeling nemen

## Argumenten

2.1 Er wordt met name in de prioritaire gebieden gekozen voor intensief ruimtegebruik

De Merwedekanaalzone en het Nieuwe Centrum zijn locaties waar wij door intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een mate van stedelijkheid willen realiseren die ons in staat stelt elders in de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te kiezen om met verstedelijkingsvraagstukken om te gaan en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen.

De keuze voor die gebieden heeft een vergelijkbare achtergrond. Het gaat om gebieden van aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, die worden ervaren als barrière in de stad en waar de huidige functie al onder druk staat. In beide gebieden is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Ze zijn gelegen op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt. Hoogbouw hoort hierbij tot de mogelijkheden. Uiteraard zijn er ook in andere delen van de stad mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling en om bij te dragen aan het verminderen van de druk op de woningmarkt. Verbetering van de leefkwaliteit en verminderen van sociale problematiek staan hier echter voorop.

## Beslispunt

3. In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!":

- f. woonmilieus differentiëren op (sub)wijkniveau en eenheid creëren op buurt/straatniveau
- g. De kwaliteit van de openbare ruimte versterken en de functionaliteit verbeteren met het oog op ontmoeting
- h. De ruimtelijke ontwikkeling en de afwikkeling van de mobiliteit op elkaar afstemmen
- i. Initiatieven faciliteren waar het kan en initiatief nemen waar nodig

#### Argumenten

3.1 De RSU borduurt verder op Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen en Samen Stad Maken

Zoals door de raad vastgesteld bij de nota SRSRSB wordt meer ruimte gegeven aan langzaam verkeer, wordt gekozen voor een systemsprong voor het openbaar vervoer en wordt gezorgd voor een goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met zo min mogelijk asfalt. Bovendien wordt in het verlengde van het collegeprogramma actief de samenwerking met partners bij de stedelijke ontwikkeling opgezocht.

#### Beslispunt

4. De "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!" en de daar onderdeel van uit makende Investeringsstrategie vast te stellen.

4.1 Hiermee is de Ruimtelijke Strategie geactualiseerd.

#### Beslispunt

5 In te stemmen met het introduceren van een 'Investeringsimpuls 2016-2030 RSU'.

#### Argumenten

5.1 De langjarige Investeringsimpuls geeft uitdrukking aan de langjarige investeringsopgave RSU.

In aanvulling op de vigerende budgettaire kaders van de meerjarenprogramma's stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en openbare ruimte en groen stellen we voor een Investeringsimpuls 2016-2030 Ruimtelijke Strategie Utrecht te introduceren.

5.2 De langjarige Investeringsimpuls kan als multiplier fungeren voor private investeringen en financiële bijdrage van andere overheden.

Met deze Investeringsimpuls willen we andere partijen een koersvaste investeringsstrategie bieden waarbij we als gemeente als betrouwbare partner ook structureel mee investeren in de ruimtelijke opgaven voor de stad.

5.3 De Investeringsimpuls draagt bij aan een robuuste en meer integrale financiële sturing van de ruimtelijke ambities.

Jaarlijkse gaan we bij integrale afweging van de Voorjaarsnota bezien welke dotatie aan de Investeringsimpuls 2016-2030 kan worden gedaan uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad. In de Voorjaarsnota 2016 wordt een eerste stap gedaan die hier invulling aangeeft. Bij voortzetting van het voornemen om jaarlijks 50% van de verhoging van de algemene middelen door de groei van het aantal inwoners te investeren in gezonde groei, kunnen we naar verwachting steeds meer van de investeringen uit de ruimtelijke strategie van dekking voorzien. In de Voorjaarsnota 2016 hebben we in paragraaf 3.1. de

financiële betekenis van dit voornemen ook in een figuur inzichtelijk gemaakt. Daarnaast kiezen we ervoor – passende bij een meer integrale financiële sturing – de middelen van de reserve stedelijke herontwikkeling en het economisch investeringsfonds - te betrekken bij de inhoudelijke programmering van de Investeringsimpuls.

### Beslispunt

- 6 In te stemmen met de globale bestedingsdoelen van de 'Investeringsimpuls 2016-2030 RSU' zoals verwoord in de Investeringsstrategie.

### Argumenten

- 6.1 De globale bestedingsdoelen sluiten aan op de RSU en de Investeringsstrategie.  
Met de investeringsimpuls RSU willen we met voorrang inzetten voor de financiële opgave in de prioritaire ontwikkelgebieden zoals geschetst in de RSU. Tegelijkertijd is het van belang om aan te kunnen sluiten bij kansen die zich buiten deze prioritaire gebieden voordoen als het project aansluit bij de doelstellingen en koers uit de RSU.  
Eind 2016 komen we met een bestedingskader waarin we de doelstellingen, criteria, rol en verantwoordelijkheden en proces van de Investeringsimpuls nader uitwerken. Onderdeel van dat bestedingskader vormen de spelregels voor de meerwaardeafdracht van woningcorporaties. Dit geeft invulling aan de aangenomen motie "Regie gemeenteraad bij besteding meerwaardeafdracht (motie 2016-26)" en draagt bij aan werk met werk maken en maatschappelijke meerwaarde voor de stad. Bij de uitwerking van bestedingskader gaan we op zoek naar slimme innovatieve verbindingen met de meerjarenprogramma's bereikbaarheid, openbare ruimte en groen. Ook willen we met bestedingskader een goede afweging tussen de investeringsopgaven borgen: welke keuzes dragen in termen van een maatschappelijke business case het meest bij aan de gezonde verstedelijking?

### College:

Opgesteld door	Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling Vreeken, P. (Paul)
Kenmerk	16.503407
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 112

---

## **Ruimtelijke Strategie en investeringsstrategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!**

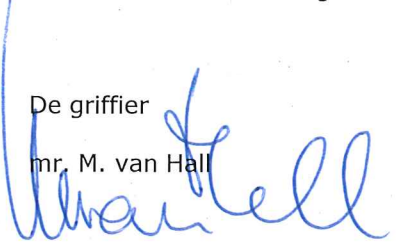
### besluit

- 1 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": a. De groei van Utrecht faciliteren door inbreiding b. Voorrang geven aan gezonde verstedelijking c. USP/Oost, Binnenstad/Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum beschouwen als economische ontwikkelingsgebieden en Lageweide en Papendorp als hotspots voor werkgelegenheid
- 2 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": d. Prioriteit geven aan transformatie van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone tot kwalitatief hoogwaardige gemengd stedelijk gebieden met hogere dichtheden e. Bij de overige buurten en wijken in eerste instantie kwaliteitsverbetering als uitgangspunt van ontwikkeling nemen
- 3 In te stemmen met de volgende keuzen in de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!": f. woonmilieus differentiëren op (sub)wijkeniveau en eenheid creëren op buurt/straatniveau g. De kwaliteit van de openbare ruimte, groen en water versterken en functionaliteit te verbeteren met het oog op ontmoeting, klimaatadaptatie, ontspanning, spelen en beweging, biodiversiteit, veiligheid en toegankelijkheid h. De ruimtelijke ontwikkeling en de afwikkeling van de mobiliteit op elkaar afstemmen i. Initiatieven faciliteren waar het kan en initiatief nemen waar nodig j. ruimte te bieden door flexibel te bestemmen en waar mogelijk functiemenging toe te staan
- 4 De "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!" en de daar onderdeel van uit makende Investeringsstrategie vast te stellen.
- 5 In te stemmen met het introduceren van een 'Investeringsimpuls 2016-2030 RSU'.
- 6 In te stemmen met de globale bestedingsdoelen van de 'Investeringsimpuls 2016-2030 RSU' zoals verwoord in de Investeringsstrategie.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall



De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen



### Amendement: flexibiliteit en functiemenging zijn de norm

De raad van de gemeente Utrecht in vergadering bijeen op donderdag 8 december 2016 ter bespreking van het raadsvoorstel 'Ruimtelijke Strategie en investeringsstrategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!'

#### Constaterende dat:

- de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2016 (RSU 2016) de (financiële) contouren beoogt vast te leggen voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden;
- de keuzes die ten grondslag liggen aan deze contouren in het raadsvoorstel onder beslispunten 1, 2 en 3 zijn opgenomen;

#### Overwegende dat:

- de voornoemde keuzes richtinggevend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van nieuwe gebieden in Utrecht;
- Utrecht voorop wil lopen door ruimte te bieden voor initiatieven vanuit de stad;
- Woon- en werkmilieus steeds diverser worden en sneller veranderen door de vraag vanuit de stad en ontwikkelingen op de markt;
- Flexibiliteit in de te kiezen bestemmingen (in bestemmingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsplannen) en een positieve grondhouding bij het toestaan van functiemenging onderdeel uitmaken van de keuzes;
- het wenselijk is per plan/gebied aan te geven op welke wijze functiemenging mogelijk is;

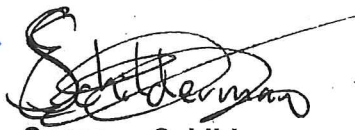
#### Besluit:

Aan beslispunt 3 toe te voegen:

- 5 g. Ruimte te bieden door flexibel te bestemmen en waar mogelijk functiemenging toe te staan;



Dimitri Gilissen  
VVD



Susanne Schilderman  
D66

A 2016/61

## Amendement Kwaliteitsverbetering Openbare Ruimte en Groen

De Raad van de Gemeente Utrecht in vergadering bijeen op donderdag 8 december 2016 ter bespreking van het raadsvoorstel 'Ruimtelijke Strategie en investeringsstrategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!'

### Overwegend:

- dat inbreiding niet alleen zal plaatsvinden in nieuwe projecten maar ook door de stad heen, door kleine bouwprojecten en bijvoorbeeld door splitsing;
- dat daarmee de druk op openbare ruimte en groen door de stad heen groter zal worden
- dat groen en openbare ruimte niet alleen dienen voor ontmoeting, maar ook voor ontspanning en om te spelen en te bewegen; en functie hebben voor biodiversiteit en klimaatadaptatie; en toegankelijk en veilig moet zijn;
- dat groen rondom de woningen de gezondheid en het welzijn van mensen positief beïnvloedt en Utrecht zich wil profileren als toonaangevend op gebied van Healthy Urban Living

### Spreekt als haar mening uit:

- Dat verdichting ook de noodzaak met zich meebrengt van een kwaliteitsimpuls in stedelijk groen,

### Besluit:

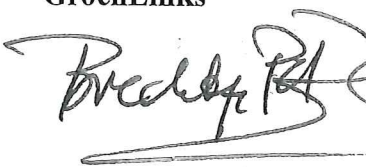
beslispunt 3.g als volgt te wijzigen:

- de kwaliteit van de openbare ruimte, *groen en water* versterken en functionaliteit te verbeteren met het oog op ontmoeting, *klimaatadaptatie, ontspanning, spelen en beweging, biodiversiteit, veiligheid en toegankelijkheid.*


Brechtje Paardekooper  
GroenLinks

DIMITRI GILISSEW  
UKD

Susanne Schilder van  
D66

  
9

  
5

  
13 = 27

prima

aangenomen

## Voorstel van het Presidium

Opgesteld door	Presidium
Kenmerk	16.000849
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 89
Geheim	Nee

---

### Benoeming leden van de Referendumcommissie

Het presidium stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 Voor de samenstelling van de referendumcommissie de heer B.J. Schouten als voorzitter en de heer H.R.B.M. Kummeling en mevrouw C.D.A. Bos als leden bij acclamatie voor een periode van vier jaar te benoemen.

Het presidium,

De griffier,

mr. M. van Hall

De voorzitter het Presidium,

**Conclusie commissie**

**Bijlages**

Voorstel: Voorstel\_6583

Bijlage: rvs getekend raadsbesluit nr 89b

**Eerdere besluitvorming**

**Uitvoering**

## Context

Op grond van de referendumverordening kent de gemeente Utrecht een referendumcommissie,, die iedere vier jaar wordt benoemd. De zittingsperiode van de huidige commissie is officieel afgelopen. Twee zittende leden hebben aangegeven nogmaals voor vier jaar in de commissie zitting te willen nemen.

Eén lid heeft aangegeven te stoppen. De burgemeester en de griffier hebben een gesprek gehad met mevrouw C.D.A. Bos over een benoeming voor de referendumcommissie.

Voorgesteld wordt om voor de invulling van de referendumcommissie, de heren B.J. Schouten (voorzitter) en H.R.B.M. Kummeling (lid) en mevrouw C.D.A. Bos (lid) te benoemen.

## Beslispunt

- 1 Voor de samenstelling van de referendumcommissie de heer B.J. Schouten als voorzitter en de heer H.R.B.M. Kummeling en mevrouw C.D.A. Bos als leden bij acclamatie voor een periode van vier jaar te benoemen.

## Argumenten

- 1.1 De zittingsperiode van de huidige referendumcommissie is verlopen.  
De referendumcommissie Utrecht kent een zittingsperiode van 4 jaar. Per 2 juli 2015 is de officiële periode van de huidige commissie afgelopen. Twee leden hebben aangegeven nogmaals voor een periode van vier jaar zitting te willen nemen in de referendumcommissie. Het derde lid, mevrouw Van de Vrugt, heeft aangegeven om te stoppen met haar werkzaamheden voor de referendumcommissie.  
De burgemeester en griffier hebben een gesprek gehad met mevrouw C.D.A. Bos voor invulling van de vacante positie, wat tot een positief resultaat heeft geleid.

Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Bestuurs-en Concernstaf Verkerk, S. (Sandra)
Kenmerk	16.000849
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 89

---

**Benoeming leden van de Referendumcommissie**

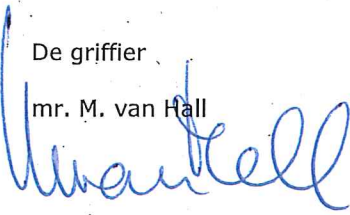
besluit

- 1 Voor de samenstelling van de referendumcommissie de heer B.J. Schouten als voorzitter en de heer H.R.B.M. Kummeling en mevrouw C.D.A. Bos als leden bij acclamatie voor een periode van vier jaar te benoemen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

mr. M. van Hall



De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen



## Context

Op 25 maart 2016 heeft ASR Vastgoed Vermogensbeheer (ASR) een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend voor het uitbreiden van het bestaande pand Neude 11 (voormalig postkantoor) aan de zijde van de Oudegracht ná sloop van het bestaande bijgebouw (trafogebouw), het bouwen van hefplateau's aan de Drakenburgstraat, het aanpassen van de gevels alsmede voor het gebruiken van het pand ten behoeve van detailhandel, een maatschappelijke functie (bibliotheek), horeca en een inpandige openbare fietsenstalling. In verband met de bouwwerkzaamheden is verder nog een aanvraag voor inneming openbare grond (IOG/APV-vergunning) ingediend.

De vergunningaanvraag heeft derhalve betrekking op een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, het uitvoeren van een werk, het wijzigen van een rijksmonument en het slopen van een bouwwerk in een beschermd stadsgezicht, alsmede inname van openbare grond (IOG/APV-vergunning). Omdat dit plan niet in overeenstemming is met het ter plaatse geldende bestemmingsplan, is tevens een omgevingsvergunning nodig met de activiteit afwijken (artikel 2.12 eerste lid 1 onder a sub 3 Wabo).

De vergunningaanvraag van ASR is op onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan "Binnenstad". Voordat een vergunning kan worden verleend, dient daarom een verklaring van geen bedenkingen door de gemeenteraad te worden afgegeven. Aangezien het voormalige postkantoor een rijksmonument betreft, is voor de wijzigingen in en aan het pand en de sloop van het bijgebouw ook een verklaring van geen bedenkingen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vereist. De Rijksdienst heeft reeds een positieve ontwerpverklaring afgegeven waarbij ook de sloop van het bijgebouw is meegenomen. Daarnaast heeft ASR een verzoek om ontheffing ingediend in het kader van de Flora en Faunawet bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Na de herontwikkeling in het pand zullen daarin de volgende functies worden gevestigd: bibliotheek inclusief additionele horeca (ca. 8969 m<sup>2</sup>) en kantoor (ca. 633 m<sup>2</sup>), horeca D2 (ca. 264 m<sup>2</sup>), detailhandel (ca. 5596 m<sup>2</sup>) waaronder een foodmarkt (ca. 2011 m<sup>2</sup>) en een (publieke) fietsenstalling in het souterrain (ca. 1346 m<sup>2</sup>).

Om de vestiging van de bibliotheek in dit gebouw mogelijk te maken en te bepalen onder welke voorwaarden, is op 26 juni 2015 het startdocument en de intentieovereenkomst "Herontwikkeling Postkantoor Neude met centrale bibliotheek" door het college vastgesteld (15.506184). In deze documenten, die besproken zijn tijdens de gecombineerde commissievergadering van 8 september 2015, zijn de uitgangspunten voor de herontwikkeling van het voormalige Postkantoor vastgelegd.

Daarnaast zal het gebouw beperkt worden uitgebreid. Op het terreindeel langs de Oudegracht, aan de achterzijde van het oude postkantoor, zal tot vier meter beneden maaiveld een souterrain worden gerealiseerd en is nieuwbouw beoogd. De nieuwbouw krijgt dezelfde hoogte als het bestaande gebouw en biedt de mogelijkheid om deze zijde van het pand meer te betrekken bij het winkelgebied aan de Oudegracht. Het trafogebouwkje aan deze zijde zal daarvoor worden afgebroken. Als bijlage is de ontwerp-vergunning en de ruimtelijke onderbouwing toegevoegd (bijlage 1 en 2).

## Beslispunt

- 1 Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning een specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten

## Argumenten

### 1.1 Voordat een vergunning kan worden verleend, dient een verklaring van geen bedenkingen door de gemeenteraad te worden afgegeven

De vergunningaanvraag van ASR is op onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan "Binnenstad". De strijdigheden hebben met name betrekking op de uitbreiding van het pand buiten het bouwvlak (aan de zijde van de Oudegracht), een functiewijziging ten behoeve van de bibliotheek in het souterrain en de begane grond, het realiseren van horeca en het maken van een openbare fietsenstalling. Daarnaast is het verboden binnen de dubbelbestemming "Waarde-Beschermde stadsgezicht" zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders bouwwerken geheel of gedeeltelijk te slopen. Verder is de geplande uitbreiding van het pand aan de zijde van de Oudegracht buiten het bouwvlak gelegen en worden aan de zijde van de Drakenburgstraat goederenheffers gepland ten behoeve van de bevoorrading van het pand. Het college van burgemeester en wethouders heeft de bevoegdheid om met toepassing van de Wabo een omgevingsvergunning te verlenen om af te wijken van het geldende bestemmingsplan, maar op grond van artikel 6.5, eerste lid van het Besluit omgevingsrecht (Bor) mag deze omgevingsvergunning enkel worden verleend nadat de gemeenteraad heeft verklaard daartegen geen bedenkingen te hebben.

Op grond van artikel 6.5, derde lid van het Bor kan de gemeenteraad categorieën van gevallen aanwijzen waarin deze verklaring niet is vereist. De raad heeft hiervoor in 2010 een algemene verklaring van geen bedenkingen vastgesteld. Aangezien de herontwikkeling van het voormalige postkantoor en de verplaatsing van de centrale bibliotheek, op deze plek in de binnenstad, belangrijke thema's zijn die de algemene verklaring overstijgen, is het college van mening dat er in dit specifieke geval geen gebruik kan worden gemaakt van deze algemene verklaring. Derhalve wordt de raad, in dit specifieke geval, om een separate verklaring van geen bedenkingen gevraagd. Bovendien wil het college de raad proactief betrekken bij dit omvangrijke en bijzondere project.

### 1.2 De aanvraag is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing

De verklaring kan slechts worden geweigerd in het belang van een "goede ruimtelijke ordening". De aanvraag is voorzien van een ruimtelijke onderbouwing die hiervoor de argumentatie geeft. In dit document wordt ingegaan op de verschillende ruimtelijke aspecten (zoals monumenten, geluid en parkeren) en de relevante beleidskaders. Deze ruimtelijke onderbouwing voldoet aan de voorwaarden die hieraan in artikel 5.20 Bor zijn gesteld. De ruimtelijke onderbouwing en de ontwerp-vergunning is als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd. Tevens sturen wij u de door de gemeente opgestelde ruimtelijke afweging (bijlage 3).

### 1.3 De herontwikkeling van het voormalige postkantoor is een positieve ontwikkeling voor dit deel van de historische binnenstad

Het plangebied wordt omsloten door de Oudegracht, de Potterstraat, de Neude en de Drakenburgstraat. Deze locatie is uitermate geschikt om als "scharnierfunctie" te fungeren tussen deze straten. In de huidige situatie is de hoofdingang van het pand gesitueerd aan de Neude-zijde. Aan de zijde van de Oudegracht en de Potterstraat heeft het gebouw een gesloten karakter. De potentiële scharnierfunctie wordt nu niet optimaal benut.

In het voorliggende plan bestaat het voornemen om het gebouw in ondergeschikte mate uit te breiden aan de Oudegracht-zijde, waardoor het pand vanaf de gracht toegankelijk wordt gemaakt. In de bestaande zijbeuken aan de kant van de Potterstraat worden in de gevel een tweetal entrees met etalages gerealiseerd, waardoor deze straat aan de zuidzijde een extra impuls krijgt. Daarnaast worden er ramen in de gevel gemaakt waardoor, het pand een meer open uitstraling krijgt.

De aangevraagde wijzigingen maken het gebouw zeer goed toegankelijk voor publiek en versterken zo de scharnierfunctie. Het pand kan als gevolg hiervan een volwaardig

onderdeel gaan uitmaken van het kernwinkelgebied in het historische centrum. Om de scharnierfunctie verder te optimaliseren, wordt het pand aan de grachtzijde voorzien van winkel(s). Het pand wordt daarmee, ook gezien vanaf de Potterstraat en de Oudegracht, een echte blikvanger.

1.4 De herontwikkeling zorgt voor versterking van het winkelgebied

De herontwikkeling met detailhandel en horeca (additionele horeca D2) past binnen het ontwikkelingskader Detailhandel en het ontwikkelingskader Horeca. Het betreft een ontwikkeling op een strategische locatie binnen het compacte winkelgebied van Utrecht. Deze functionele toevoeging versterkt de structuur en het functioneren van het winkelgebied; de relatie met het Neude wordt versterkt en aan de Oudegrachtzijde zorgt de ontwikkeling voor het doortrekken van de winkelfunctie. De ontwikkeling zorgt met name voor een versterking van het kernwinkelgebied en het A1 winkelrondje. Tevens sluit de ontwikkeling aan bij het convenant 'De Rode Loper uit' (2016 – 2020) dat is gesloten tussen de gemeente Utrecht en Centrummanagement Utrecht.

1.5 Het gebouw blijft openbaar toegankelijk

De herontwikkeling van dit monumentale pand is een kans om dit beeldbepalend gebouw in het centrum van Utrecht een nieuwe langjarige maatschappelijke functie te geven met een publiek karakter, waardoor het pand ook ná de functie als postkantoor openbaar toegankelijk blijft.

Kanttekeningen

1.1 De aanvrager wil geen herziening van het bestemmingsplan door de raad maar wil een omgevingsvergunning om af te mogen wijken van het bestemmingsplan

De aanvrager heeft gekozen voor een planologische procedure met een projectbesluit (omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik op grond van artikel 2.12, lid 1, onder a, 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) in plaats van een verzoek tot het wijzigen van het bestemmingsplan. Dit betekent dat de betrokkenheid van de gemeenteraad beperkt blijft tot het verstrekken van een verklaring van geen bedenkingen. Indien de raad geen specifieke verklaring van geen bedenkingen afgeeft zal de gevraagde vergunning echter geweigerd moeten worden.

**Beslispunt**

- 2 Indien geen zienswijzen tegen de ontwerpverklaring van geen bedenkingen worden ingediend, de ontwerpverklaring van geen bedenkingen definitief te laten zijn en het college van burgemeester en wethouders te mandateren alle verdere besluiten/beslissingen te nemen die noodzakelijk zijn om de omgevingsvergunning met de activiteit afwijken te kunnen verlenen

Argumenten

2.1 De proceduretijd kan hiermee worden ingekort

Formeel geeft het bevoegd orgaan pas na de terinzagelegging de definitieve verklaring van geen bedenkingen af. Ook indien geen zienswijzen worden ingediend. De wet biedt echter de mogelijkheid om deze ontwerpverklaring van geen bedenkingen definitief te laten zijn, indien geen zienswijzen worden ingediend die specifiek betrekking hebben op de verklaring. Hierdoor is het niet noodzakelijk om de raad ná terinzagelegging van de ontwerpvergunning nogmaals om een definitieve verklaring van geen bedenkingen te vragen. Hiermee wordt de proceduretijd verkort. Hiertoe dient het bevoegd orgaan, in dit geval de gemeenteraad, specifiek te besluiten. Indien dit niet door de raad wordt besloten, dan moet de aanvraag nogmaals aan de raad worden voorgelegd.

Kanttekeningen

- 2.1 De gemeenteraad heeft geen rol in de verdere besluitvorming over de herontwikkeling van het Postkantoor  
Omdat een planologische procedure met een projectbesluit wordt gevolgd, blijft de betrokkenheid van de gemeenteraad beperkt tot het verstrekken van een verklaring van geen bedenkingen. Door nu een gedegen en zorgvuldige afweging te maken, is een verdere rol van de gemeenteraad in het proces niet vereist.

### Beslispunt

- 3 Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning, de coördinatie-regeling als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren

### Argumenten

- 3.1 Coördinatie komt de transparantie en duidelijkheid van de procedure ten goede  
Voordat het project kan worden gerealiseerd, dienen de nodige besluiten te worden genomen en procedures te worden gevolgd. De aanvraag heeft betrekking op een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, het uitvoeren van een werk, het afwijken van het bestemmingsplan, het wijzigen van een rijksmonument en het slopen van een bouwwerk in een beschermd stadsgezicht en op een APV-vergunning voor inname openbare grond. Om inzicht en duidelijkheid te creëren, is het wenselijk om het besluitvormingsproces te coördineren. ASR heeft ook hiervoor een verzoek ingediend. De raad kan besluiten de coördinatie-regeling als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing te verklaren op de diverse besluiten die benodigd zijn voor de herontwikkeling van het voormalige postkantoor. Dit coördinatiebesluit houdt in dat de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, samen met de andere omgevingsvergunningen en de APV-vergunning voor inname openbare grond ter inzage worden gelegd overeenkomstig de uitgebreide voorbereidingsprocedure (artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht). Na besluitvorming worden de gecoördineerd voorbereide besluiten gelijktijdig bekend gemaakt en kan hiertegen beroep worden ingesteld.  
Al deze besluiten zijn voorwerp van één beroepsprocedure (artikel 8.3 Wro) en de beroepstermijn vangt tegelijk aan. Dit biedt meer inzicht voor belanghebbenden nu slechts één ontwerp-vergunning ter inzage wordt gelegd en in beroep slechts één gerechtelijke procedure wordt gevoerd. Belanghebbenden hoeven zich daardoor maar op één procedure te richten.

### Kanttekeningen

- 3.1 Bij een gegrond beroep heeft dit rechtgevolgen voor alle gecoördineerde besluiten  
De gecoördineerde besluiten worden verleend als één vergunning. Mocht bij een eventuele beroepsprocedure een van de beroepsgronden gegrond wordt verklaard, dan heeft dit rechtsgevolgen voor alle gecoördineerde besluiten.
- 3.2 Op één moment wordt de ontwerp-vergunning ter inzage gelegd  
Voor belanghebbenden geldt als nadeel, dat zij maar één periode hebben om zienswijzen kenbaar te maken. Daartegenover staat dat belanghebbenden maar één procedure hoeven te voeren waarin zij op alle onderdelen van de vergunning kunnen reageren.
- 3.3 Tegen een coördinatiebesluit staan geen rechtsmiddelen open  
Het coördinatiebesluit is niet appellabel; hiertegen staat geen bezwaar of beroep open. Uiteraard bestaat wel de mogelijkheid om tegen de verleende vergunning in beroep te gaan.
- 3.4 De mogelijkheid om een vergunningaanvraag alsnog separaat te vergunnen blijft bestaan  
Indien blijkt dat bepaalde vergunningaanvragen om technische redenen niet gelijktijdig met het gecoördineerde besluit ter visie kan worden gelegd, blijft de mogelijkheid bestaan om

deze aanvraag separaat te vergunnen. Deze vergunning doorloopt dan een aparte procedure, zoals ook geldt voor de archeologievergunning.

### **Beslispunt**

- 4 Deze herontwikkeling te verwerken in de toekomstige herziening van het bestemmingsplan "Binnenstad"

#### Argumenten

- 4.1 Op de derde verdieping van het pand zal de bibliotheek worden gevestigd  
De aanvrager acht het ter voorkoming van eventuele discussie wenselijk dat de raad uitspreekt voornemens te zijn het aantal vierkante meters aan detailhandel op de derde verdieping bij de eerstvolgende herziening van het bestemmingsplan "Binnenstad" te verminderen (overeenkomstig deze omgevingsvergunning).

#### Kanttekeningen

- 4.1 Het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning betekent niet dat het bestemmingsplan ook wijzigt  
Het huidige bestemmingsplan 'Binnenstad' is vrij recent vastgesteld (18 februari 2010, onherroepelijk 25 januari 2012). Op dit moment bestaat niet de verwachting dat de raad op korte termijn een nieuw bestemmingsplan voor de binnenstad vast zal stellen.

### **Beslispunt**

- 5 Goedkeuring te geven aan de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst)

#### Argumenten

- 5.1 In de anterieure overeenkomst zijn afspraken vastgelegd met ASR Vastgoed Vermogensbeheer  
ASR Vastgoed Vermogensbeheer zal het rijksmonumentale pand aan de Neude herontwikkelen. De gevraagde medewerking vanuit de gemeente is publiekrechtelijk (vergunningverlening) en privaatrechtelijk van aard. Het meewerken van de gemeente aan deze ontwikkeling is vastgelegd in de anterieure overeenkomst (bijlage 4). De planschadeverhaalovereenkomst is in de anterieure overeenkomst opgenomen. De gemaakte afspraken maken een financieel en economisch haalbare ontwikkeling mogelijk, zowel voor de ontwikkelende partij als de gemeente.

### **Beslispunt**

- 6 De door het college opgelegde permanente geheimhouding van de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst) inclusief bijlagen conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen

#### Argumenten

- 6.1 De anterieure overeenkomst bevat bedrijfs- en financiële gegevens die vertrouwelijk aan de gemeente zijn verstrekt en waarvan openbaarmaking de onderhandelingspositie van de gemeente bij toekomstige transacties kan schaden  
Alhoewel de gemeente streeft naar transparantie, wegen de specifieke (financiële) belangen, zoals hiervoor beschreven, in dit geval zwaarder. Daarom wordt besloten om de anterieure overeenkomst niet openbaar te maken.



## Gemeente Utrecht

De anterieure overeenkomst bevat bedrijfs- en financiële gegevens van de ontwikkelaar die vertrouwelijk aan de gemeente zijn verstrekt. Er moet geheimhouding worden opgelegd aan de anterieure overeenkomst, omdat openbaarmaking van de gegevens de onderhandelingspositie van de gemeente bij toekomstige transacties kan schaden en leiden tot onevenredige benadeling van de ontwikkelaar en eigenaar van het voormalige postkantoor. Geheimhouding van de anterieure overeenkomst is permanent van toepassing.

De geheimhouding is gebaseerd op de volgende bepalingen in de Wet openbaarheid van bestuur (Wob);

- artikel 10, lid 1, sub c: het betreft bedrijfs- en fabricagegegevens, die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn medegedeeld;
- artikel 10, lid 2, sub b: bescherming van de economische of financiële belangen van de Staat, de andere publiekrechtelijke lichamen of de in artikel 1a, onder c en d, bedoelde bestuursorganen;
- artikel 10, lid 2, sub g: het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.

### Beslispunt

- 7 De door het college opgelegde tijdelijke geheimhouding van de financiële bijlage voor de herinrichting van het openbaar gebied, totdat het gebied is heringericht en opgeleverd door de aannemer aan de gemeente, conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen

### Argumenten

- 7.1 De financiële bijlage voor de herinrichting van het openbaar gebied bevat financiële gegevens, waarvan openbaarmaking vóórdat het gebied is heringericht het financiële belang van de gemeente kan schaden en kan leiden tot onevenredige benadeling van de ontwikkelaar

De geheimhouding is gebaseerd op de volgende bepalingen in de Wet openbaarheid van bestuur (Wob);

- artikel 10, lid 2, sub b: bescherming van de economische of financiële belangen van de Staat, de andere publiekrechtelijke lichamen of de in artikel 1a, onder c en d, bedoelde bestuursorganen;
- artikel 10, lid 2, sub g: het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.

Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Vergunningen, Toezicht en Handhaving Matser, W.F. (Wilfred)
Kenmerk	16.506334
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	8 december 2016
Jaargang en nummer	2016 105

---

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

besluit

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier  
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad  
mr. J.H.C. van Zanen

## Verklaring van geen bedenkingen

De raad van de gemeente Utrecht,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders voor een specifieke verklaring van geen bedenkingen voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- (D2) en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten;

Gelet op de Wet op de ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht,

Hierbij overwegende dat:

- de herontwikkeling van het voormalige postkantoor een positieve ontwikkeling voor dit deel van de historische binnenstad is;
- deze locatie uitermate geschikt is om als "scharnierfunctie" te fungeren tussen de Oudegracht, de Potterstraat en de Neude;
- de ontwikkeling zorgt voor een versterking van het kernwinkelgebied;
- de herontwikkeling met detailhandel en horeca (additionele horeca en horeca D2) past binnen het ontwikkelingskader Detailhandel 2012 en het ontwikkelingskader Horeca 2012;
- de ontwikkeling aansluit bij het tussen de gemeente Utrecht en Centrummanagement Utrecht gesloten convenant 'De Rode Loper uit' (2016 - 2020);
- de herontwikkeling van dit monumentale pand een kans is om dit beeldbepalende gebouw in het centrum van Utrecht een nieuwe langjarige maatschappelijke functie te geven met een publiek karakter;
- de verplaatsing van de centrale bibliotheek past binnen de in het coalitieprogramma opgenomen visie van een toekomstbestendige centrale bibliotheek;
- de verplaatsing van de centrale bibliotheek past binnen de vastgestelde visie "Utrecht 'maakt kennis' met de bibliotheek van de 21e eeuw";
- in het geldende bestemmingsplan 'Binnenstad', welke wij op 18 februari 2010 hebben vastgesteld, aan het gebouw en het bijbehorende terrein de bestemming 'Centrum-2' is toegekend;
- het op basis van het bestemmingsplan niet mogelijk is om het pand buiten het bouwvlak (aan de zijde van de Oudegracht) uit te breiden en aan de zijde van de Drakenburgstraat goederenheffers ten behoeve van de bevoorrading van het pand te realiseren;
- het op basis van het bestemmingsplan niet mogelijk is om de bibliotheek in het souterrain en op de begane grond te vestigen, horeca op de begane grond te vestigen en een openbare fietsenstalling te realiseren;
- het verboden is binnen de dubbelbestemming 'Waarde-Beschermd stadsgezicht' zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders bouwwerken geheel of gedeeltelijk te slopen;
- Ten aanzien van het geluid voor het laden en lossen aan de Drakenburgstraat wordt een lichte overschrijding van de richtwaarde geaccepteerd in dit deel van het winkelgebied;
- Voor de parkeerbehoefte van deze nieuwe functies is een maatwerkoplossing gemaakt waarbij gebruik kan worden gemaakt van parkeerplaatsen elders.

### *Inhoudelijk*

- de omvang en de verschijningsvorm van het bestaande gebouw niet wezenlijk zullen wijzigen;
- voor de wijzigingen in en aan het pand en de sloop van het bijgebouw de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed reeds een positieve verklaring heeft afgegeven;
- de commissie voor Welstand en Monumenten heeft reeds een positief advies afgegeven;
- wordt voldaan aan de van toepassing zijnde milieuaspecten op het gebied van luchtkwaliteit.
- In het pand wordt gestreefd naar Energielabel C.

### **Besluit**

Een specifieke verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht jo 6.5 Besluit omgevingsrecht, af te geven voor:

- de herontwikkeling van het voormalige postkantoor aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- (D2) en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten.

Deze specifieke verklaring van geen bedenkingen treedt in werking op de dag na publicatie en maakt bij gebruik ervan integraal onderdeel uit van de afdekkende omgevingsvergunning.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op,

De griffier,  
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad,  
mr. J.H.C. van Zanen

# Ruimtelijke afweging

## Herontwikkeling van het voormalige postkantoor aan de Neude – concept

30 september 2016

### Inleiding

De plannen voor de herontwikkeling van het voormalige postkantoor zijn gestart toen A.S.R. in 2008 eigenaar van het pand werd. Aanvankelijk wilde A.S.R. het voormalige hoofdpstkantoor ontwikkelen met winkels, een hotel en horeca. Bij het opstellen van het bestemmingsplan Binnenstad werd er vanuit gegaan dat de nieuwe functie weer moest bijdragen aan de 'spilfunctie' van het gebouw in de binnenstad. Vooruitlopend op de verdere planvorming is een ruime centrumbestemming (Centrum-2) opgenomen. Tevens is via een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid voor een nieuwe ontwikkeling met hotel en horeca opgenomen. Inmiddels zijn de plannen bijgesteld overeenkomstig de nu voorliggende aanvraag.

Voor de herontwikkeling van het voormalige hoofdpstkantoor op de Neude is op 25 maart 2016 een omgevingsvergunning aangevraagd. Het is een opvallend gebouw met een prachtig vormgegeven hal met de beeldhouwde figuren die de continenten symboliseren. Het monumentale gebouw wordt ontwikkeld tot een complex met winkels, centrale bibliotheek met bijbehorende voorzieningen, horeca en een voor publiek toegankelijke fietsenstalling, passend bij het unieke en publieke karakter van het pand. De aanvraag omvat de activiteiten slopen, bouwen, wijzigen monument, aanleggen, afwijken van de bestemming en het innemen van openbare grond (kenmerk: HZ\_WABO-16-09655).

De afwijking van het bestemmingsplan heeft met name betrekking op de geplande uitbreiding van het gebouw aan de zijde van de Oudegracht, de horecagelegenheid en de vestiging van de bibliotheek op de begane grond en in het souterrain. Op basis van de ingediende aanvraag met ruimtelijke onderbouwing, tekeningen en rapporten is door de gemeente een ruimtelijke afweging gemaakt.

### Doelstelling

De gevraagde omgevingsvergunning heeft als doel om de nieuwe woonfunctie planologisch-juridisch mogelijk te maken. Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan kan worden verleend als de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

### Procedure

Het college van burgemeester en wethouders heeft de bevoegdheid om met toepassing van de Wabo een omgevingsvergunning te verlenen om af te wijken van het geldende bestemmingsplan.

Van deze bevoegdheid kan het college van burgemeester en wethouders alleen gebruik maken nadat de gemeenteraad heeft verklaard daartegen geen bedenkingen te hebben. De ontwikkeling past binnen de 'algemene verklaring van geen bedenkingen' die de gemeenteraad heeft vastgesteld, maar aangezien de herontwikkeling van het voormalige postkantoor en de verplaatsing van de centrale bibliotheek belangrijke onderwerpen zijn die de algemene verklaring overstijgen wordt voor deze ontwikkeling een afzonderlijke 'verklaring van geen bedenkingen' gevraagd.

Naast de 'verklaring van geen bedenkingen' zal de raad beslissen over het afwijken van de parkeernorm en het coördineren van de verschillende vergunningen. Deze coördinatie houdt in dat de verschillende omgevingsvergunningen, waaronder de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, samen met de APV-vergunning voor inname openbare grond ter inzage worden gelegd overeenkomstig de uitgebreide voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht.

### Projectgebied

Het projectgebied omvat het voormalig hoofdkantoor aan de Neude 11 en de direct aangrenzende openbare ruimte. De Potterstraat, de Neude, de Drakenburgstraat en de Oudegracht bevinden zich aan de randen van het projectgebied.

### Bestemmingsplan

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan Binnenstad, vastgesteld door de gemeenteraad op 18 februari 2010 en geheel onherroepelijk onherroepelijk sinds 25 januari 2012. Het projectgebied valt in hoofdzaak binnen de bestemming 'Centrum-2'. In de bestemming 'Centrum-2' zijn ter plaatse van het projectgebied de volgende doeleinden toegestaan: detailhandel, publieksgerichte dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen met daaraan ondergeschikt additionele horeca (op de verdiepingen) en bijbehorende werkplaatsen en atelier-, praktijk-, kantoor- en opslagruimten. Kantoren en wonen zijn uitgesloten. Er is geen horeca-aanduiding opgenomen. Daarnaast zijn bijbehorende tuinen en erven, toegangen en bergingen, fietsenstallingen en ondergrondse afvalinzamelvoorzieningen toegestaan. In de bouwregels is onder andere bepaald dat hoofdgebouwen in het bouwvlak dienen te worden gebouwd.

Voor de omliggende openbare ruimte in het projectgebied geldt de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. In de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is onder andere bepaald dat de gronden zijn bestemd voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.

Voor het projectgebied geldt tevens de dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd stadsgezicht'. De gronden met de bestemming 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' zijn mede bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarde. Hiervoor zijn verschillende regels opgenomen.

De dubbelbestemming 'Waarde Archeologie' geldt ter plaatse van de geplande uitbreiding aan de zijde van de Oudegracht en de geplande goederenheffers. De gronden met de bestemming 'Waarde Archeologie' zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting. Daarbij is het van belang dat het plan niet in strijd is met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Het bouwplan is in strijd met het bestemmingsplan voor wat betreft functies en bebouwing.

Functies die niet in het bestemmingsplan passen zijn de zelfstandige horecafunctie op de begane grond aan de Potterstraat, de functie van bibliotheek op de begane grond en in het souterrain en het gebruik van de fietsenstalling als openbare fietsenstalling. De geplande uitbreiding van het pand aan de zijde van de Oudegracht bevindt zich buiten het bouwvlak en is daarom niet in overeenstemming met de bouwregels van de bestemming. Daarnaast is het verboden binnen de dubbelbestemming "Waarde Beschermd stadsgezicht" zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders bouwwerken geheel of gedeeltelijk te slopen. Verder zijn er aan de zijde van de Drakenburgstraat goederenheffers gepland ten behoeve van de bevoorrading van het pand.

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Hierbij is het mogelijk om het bouwvlak te vergroten zodat het gehele bouwvlak kan worden bebouwd. Daarnaast is het mogelijk om een hotelaanduiding op te nemen of horeca in de categorie d2 tot en met b toe te staan. Aan de wijzigingsbevoegdheid is een aantal voorwaarden verbonden. Met betrekking tot het vergroten van het bouwvlak en het toestaan van horeca is van belang dat:

- in het gebouw is voorzien in een ondergrondse of bovengrondse stalling voor fietsen;
- de eenheid en ongedeeldheid van de hal behouden blijft;

- de relatie behouden blijft tussen de Neude (buitenplein) en de hal van het postkantoor (binnenplein), waarbij de hal toegankelijk blijft voor publiek;
- de relatie met de directe omgeving versterkt wordt door een publieke functie naar de Oudegracht, de Neude, de Potterstraat en de Drakenburgstraat en
- er moet worden voldaan aan de milieutechnische voorwaarden.

De geplande uitbreiding van het pand sluit aan bij deze voorwaarden. Wat betreft de gehele ontwikkeling zouden de functie van de bibliotheek op de begane grond en in het souterrain en het realiseren van een openbare fietsenstalling niet passen. De vestiging van de geplande publieke functies sluit wel aan bij de uitgangspunten voor de herontwikkeling.

### Beleid

In de 'Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' van Peutz, d.d. 13 juli 2016 is een overzicht opgenomen van de relevante beleidskaders op landelijk, regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Ten aanzien van het beleid op landelijk niveau is met name de ladder voor duurzame verstedelijking van belang. Uit de 'Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' en het 'Ladderonderzoek – Ruimtelijke-effectstudie Neude Utrecht, d.d. 13 juli 2016 van Colliers International Research & Consultancy B.V blijkt dat de ontwikkeling kan voldoen aan de vereisten van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Bij de beoogde herontwikkeling van het postkantoor is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit vanwege het conserveren van de bestaande bestemming in combinatie met een (zeer) beperkte uitbreiding ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Ook worden bij de eerst volgende herziening van het bestemmingsplan worden de huidige planologische detailhandelsmeters op de derde verdieping van het voormalige postkantoor (die niet feitelijk worden verwezenlijkt vanwege de voorgenomen vestiging van de bibliotheek) weg bestemd. Hierdoor zal de herontwikkeling van het postkantoor niet leiden tot een planologische toename van het aantal vierkante meters detailhandel. De detailhandelfunctie die op basis van het bestemmingsplan is toegestaan op de andere verdiepingen en in de nieuwbouw van het voormalige Postkantoor Neude blijft in tact. Het bovenstaande is vastgelegd in de exploitatieovereenkomst.

Desalniettemin wordt in de ruimtelijke effectstudie uitgegaan van een worst case benadering. Dat betekent dat is onderzocht alsof er wel uitbreiding van detailhandelsmeters plaats vindt. Ook in dat geval wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening ter plaatse en aan zorgvuldig ruimtegebruik conform artikel 3.1.6 van het Bro. De komende jaren komt nog een groot aantal detailhandelsmeters op de markt. Het gaat om zowel harde als zachte plannen. Als alles gerealiseerd gaat worden, dan zal mogelijk sprake zijn van enige overcapaciteit. Voor de detailhandel op de locatie postkantoor Neude zal dit niet uitmaken. Het betreft hier namelijk een ontwikkeling op een strategische locatie binnen het compacte winkelgebied van Utrecht. Aan de ene kant versterkt de ontwikkeling de relatie met de Neude, aan de Oudegrachtzijde zorgt de ontwikkeling voor de aansluiting van de omliggende winkelfuncties. Er zal geen sprake zijn van schadelijke ruimtelijke effecten in andere winkelgebieden en Utrecht Centrum. De relatieve achterstand die de Utrechtse binnenstad heeft voor wat betreft de omvang van het aanbod, scheidt samen met het groeiend inwoneraantal van de gemeente aanzienlijke mogelijkheden om tot gebiedsgerichte versterking te komen. De nu voorliggende ontwikkeling is dan ook vanuit een ruimtelijk oogpunt passend en aanvaardbaar.

Uit het overzicht van het in de 'Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling ook in overeenstemming is met de beleidskaders op regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Met betrekking tot de herontwikkeling van het voormalige postkantoor het college van Burgemeester en Wethouders voor op 26 juni 2015 heeft het college het startdocument en de intentieovereenkomst

“Herontwikkeling Postkantoor Neude met centrale bibliotheek” vastgesteld. De verhuizing van de centrale bibliotheek naar de Neude past binnen de visie “Utrecht ‘maakt kennis’ met de bibliotheek van de 21e eeuw” en het bijbehorende “Ondernemingsplan 2016–2020 de Bibliotheek Utrecht; ondernemend en programmerend voor de stad”. De visie en de functionele criteria voor het ondernemingsplan zijn op 26 mei 2016 vastgesteld in de gemeenteraad.

De geplande herontwikkeling van het postkantoor is in overeenstemming met de verschillende beleidskaders.

## **Huidige situatie, planbeschrijving, uitvoeringsaspecten en gezondheid**

### Huidige situatie

Het gebouw heeft een grote betekenis voor de stad. Het Rijksmonument is door zijn ligging midden in de stad, aan een plein, een belangrijk herkenningspunt. Het voormalig postkantoor staat met de voorgevel aan de Neude. Het plein was lange tijd de enige open plek in de stad en had in de middeleeuwen een belangrijke functie als marktplein. Het postkantoor werd gesitueerd in de rooilijn van de bebouwing die moest plaats maken en werd door architect J. Crouwel ontworpen. De Drakenborgsteeg en de Potterstraat werden verbreed. De huizenrij langs de noordelijk zijgevel werd afgebroken zodat de zijgevel van het postkantoor de nieuwe straatwand vormde. Het postkantoor werd in 1924 in gebruik genomen voor zowel post, telefoon als telegrafie. De bouw van het postkantoor betekende een enorme schaalvergroting. Het postkantoor heeft daarbij grote impact op het plein omdat de voorgevel bijna de gehele pleinwand omvat.

In de huidige situatie heeft het gebouw een duidelijke achterkant juist aan de Oudegracht op een kruispunt met de eveneens belangrijke verbindingroute Viestraat/Potterstraat.

In het rapport ‘Hoofdpostkantoor Neude, Utrecht, een cultuurhistorische waardestelling’ (2012) van Het Oversticht zijn de cultuurhistorische, architectonische en stedenbouwkundige waarden beschreven. Het rapport heeft richting gegeven bij de planontwikkeling.

Het voormalige postkantoor werd gebruikt voor publieksgerichte dienstverlening, kantoorruimte en een datacenter. In de huidige situatie heeft het gebouw een oppervlak van circa 15.293 m<sup>2</sup> bvo. In de ‘Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude’ is een nadere beschrijving opgenomen.

### Beschrijving van het plan

Het gebouw wordt verbouwd tot een complex met de centrale bibliotheek met bijbehorende functies, winkels, horeca en een publieke fietsenstalling. Hiermee krijgt het weer een publieke functie. Deze kan de ontmoetingsfunctie van het plein verder versterken.

Na de herontwikkeling in het pand zullen daarin de volgende functies worden gevestigd: bibliotheek inclusief ondersteunende horeca en kantoren (circa 9224 m<sup>2</sup>, horeca (circa 264 m<sup>2</sup>), detailhandel (circa 5600 m<sup>2</sup>) waaronder een foodmarkt (circa 2011 m<sup>2</sup>) en een publieke fietsenstalling in het souterrain (circa 1346 m<sup>2</sup>).

De bibliotheek is gepland op de verschillende verdiepingen van het gebouw. Op de bovenste verdiepingen is het café van de bibliotheek (additionele horeca) gepland en zijn bijbehorende kantoren gepland. Aan de zijde van de Potterstraat zal een zelfstandige lunchroom (horecacategorie D2) worden gerealiseerd. In het souterrain is een voor publiek toegankelijke fietsenstalling gepland. Deze biedt fietsparkeerruimte ten behoeve van de functies in het gebouw. De mogelijkheid bestaat dat in het souterrain een openbare fietsenstalling wordt geëxploiteerd wordt door de gemeente. Verder is in het souterrain een technische ruimte van KPN gepland. Aan de zijde van de Oudegracht wordt het gebouw uitgebreid. De uitbreiding betreft circa 1.900 m<sup>2</sup> b.v.o. Hiervan beslaat de winkelfunctie circa 1100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak en het overige deel, circa 800 m<sup>2</sup> is ten behoeve van de bibliotheek. De Oudegracht behoort tot het A1-winkelgebied van de binnenstad van Utrecht. De toe te voegen nieuwbouw met een hoofdentree aan de zijde van de Oudegracht zal het ‘winkelrondje’ een extra impuls geven en versterken.

In de nieuwe situatie krijgt het gebouw een bruto vloeroppervlak van circa 17.927 m<sup>2</sup> bvo. In de 'Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' is een nadere beschrijving opgenomen.

Door de gecombineerde functies van bibliotheek, een publieke fietsenstalling, detailhandel en horeca zijn naast de bestaande hoofdentree nieuwe entrees noodzakelijk. De vormgeving en positie van de nieuwe entrees is afgestemd op het gevelbeeld van het postkantoor waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande raamopeningen die vergroot worden tot entreepartij. De entrees in de nieuwbouw maken integraal onderdeel uit van het ontwerp van de nieuwbouw.

Aan de zijde van de Drakenburgstraat wordt de bestaande keermuur voor een klein gedeelte ingekort om zodoende een opstelplaats voor vrachtverkeer te realiseren. Tevens worden een tweetal liften, die verzonken in het straatprofiel liggen, aangebracht ten behoeve van de expeditie. Door het verzonken aanbrengen zijn de liften alleen zichtbaar op het moment dat er sprake is van laden en lossen. De centrale hal blijft in zijn opzet ongewijzigd. De enkele doorbraak die gemaakt wordt om de bezoeker zicht op de centrale hal te geven heeft een dusdanige afmeting dat de kenmerkende geslotenheid van de hal naar de voormalige kantoren herkenbaar blijft.

Aan de zijde van de Oudegracht wordt een volume toegevoegd. Het trafogebouwtje aan deze zijde zal daarvoor worden afgebroken. Voor deze nieuwbouw is door de architect een uitgebreide studie gemaakt naar de maatvoering van de gebouwen aan de Oudegracht. De studie geeft inzicht hoe het nieuwe volume zich het beste kan verhouden tot het bestaande monumentale gebouw zonder dit 'weg te drukken'. Mede met de adviezen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de Commissie Welstand & Monumenten is het resultaat dat de nieuwbouw zorgt voor een meer open uitstraling aan de zijde van de Oudegracht en de monumentale traptorens en kappen als onderdeel van het oude Postkantoor beleefbaar blijven.

De zelfstandige horecafunctie aan de Potterstraat draagt bij aan de levendigheid van de Potterstraat, ook buiten winkeltijden. Ook het bibliotheekcafé op de tweede verdieping, draagt tijdens de openingstijden van de bibliotheek bij aan de levendigheid in het gebied en is zichtbaar vanuit de openbare ruimte.

De openbare ruimten rondom het plangebied worden gevormd door verkeers- en verblijfsgebieden. De bestrating wordt aangepast zodat deze aansluit bij de toegangen in de nieuwe situatie.

In de 'Toelichting wijze van bevoorraden voormalig Postkantoor Neude te Utrecht, d.d. 11 juli 2016 van Peutz (kenmerk KvdN/MBI/CJ/GA 16962-4-NO-002) is aangegeven hoe wordt voorzien in de expeditie waar goederen kunnen worden geladen en gelost. In de huidige situatie is de expeditie gelegen aan de Oudegracht en de Drakenburgstraat. De expeditie zal in de beoogde situatie aan de Drakenburgstraat worden geconcentreerd. Vrachtwagens met een asdruk groter dan 2 ton (met een maximale lengte van 9 meter) zullen aan de Neude-zijde kunnen laden en lossen. In de Drakenburgstraat zullen twee locaties met goederenheffers worden gerealiseerd voor de vrachtauto's/bestelbusjes met een asdruk minder dan 2 ton. De winkel op de hoek van de Oudegracht en de Potterstraat wordt zelfstandig en rechtstreeks bevoorrad.

#### Rijksmonument

Het plan tot wijzigen van het voormalige postkantoor leidt op onderdelen tot aantasting van de monumentwaarden van het pand. Om tot een nieuw gebruik van een dergelijk omvangrijk monument te komen is dat onvermijdelijk. Voor de planvorming is de bouwhistorische opname die is opgesteld door het bureau Oversticht, een belangrijke onderlegger geweest. Veel ingrepen houden rekening met

de in de bouwhistorische opname beschreven monumentwaarden. Voorgestelde wijzigingen respecteren in afmeting, plaats en vormgeving de vastgestelde waarden van het monument. Door de commissie Welstand en Monumenten is een positief advies met opmerkingen uitgebracht op 19 april 2016. Door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is een positief advies uitgebracht op 22 april 2016. Uit oogpunt van monumentenzorg is er geen bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning.

## **Uitvoeringsaspecten**

### Parkeren

Voor het parkeren gelden de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort. Ten behoeve van de herontwikkeling van het voormalige hoofdstation heeft Goudappel Coffeng een parkeerbalans opgesteld ter onderbouwing van het projectbesluit (kenmerk FTS032/Rta/0094.02 d.d. 21 maart 2016).

### *Nota Stallen en Parkeren*

In de nota Parkeernormen Fiets en Auto zijn drie voor deze parkeerbalans relevante zaken vastgelegd:

- De te hanteren parkeernormen per functie (paragraaf 2.3 (fiets) en bijlage B1 van de Parkeernormen Fiets en Auto (auto) Parkeren)
- De mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. (paragraaf 5.2. van de nota Parkeernormen Fiets en Auto behorende bij de Nota Stallen en Parkeren)
- De mogelijkheid tot uitwisseling autoparkeernorm en fietsparkeernorm (paragraaf 5.2.2 van de nota Stallen en Parkeren)

Bij de herontwikkeling van het postkantoor is er sprake van een functiewijziging. In dat geval dient de rekenmethode uit paragraaf 5.1.1. (rekening houden met de parkeervraag van de bestaande legale situatie 'rechtens verkregen niveau') gevolgd te worden.

### *Parkeerbalans ASR / Goudappel*

In de parkeerbalans van ASR / Goudappel is een overzicht opgenomen voor de bestaande en nieuwe situatie. Uit de berekening conform de rekenmethode uit paragraaf 5.1.1. van de nota Stallen en parkeren blijkt dat voor het bouwplan 45 parkeerplaatsen meer benodigd dan voor de huidige invulling (rechtens verkregen niveau). Zie berekening hieronder.

	Parkeereis
Huidige situatie	65
Bouwplan	110
Verschil	-45

Bij deze berekening heeft Goudappel- Coffeng voor de nieuwe situatie ook direct rekening gehouden met dubbelgebruik zoals omschreven in paragraaf 5.1.2. van de nota parkeernormen. De gehanteerde parkeernormen en rekenmethode komen overeen met die uit de nota Stallen en Parkeren.

### *Maatwerk*

Op basis van de 'Nota Parkeernormen Fiets en Auto' kan de gemeente afwijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. De gemeente heeft in hoofdstuk 5 enkele afwijkingsmogelijkheden al vooraf gedefinieerd (5.2.1). Daarnaast heeft het college de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de parkeernormen (o.a. Uitspraak Bijenkorf 201300506, "Weliswaar kan de raad gemotiveerd afwijken van zijn gemeentelijke parkeernormen maar daarbij dient gemotiveerd te worden waarom de

voorgestane uitbreiding van het bruto vloeroppervlak aan winkel- en kantoorruimte kan plaatsvinden, terwijl de daartoe noodzakelijke parkeerplaatsen niet kunnen worden aangelegd.” De ontwikkelaar dient het maatwerk waarmee afgeweken wordt van de parkeernormen te onderbouwen.

In de vergunningaanvraag hanteren ASR / Goudappel in hun parkeerbalans voor twee zaken maatwerk die resulteren in een lagere parkeereis:

1. Gezien de ligging van het postkantoor aan de rand van het voetgangersgebied, aan een doorgaande fietsroute en het feit dat er een inpandige fietsenstalling gebouwd wordt, stelt men voor om gebruik te maken van de standaard afwijkingsmogelijkheid om 10% van de autoparkeerplaatsen om te zetten naar fietsparkeerplaatsen (voor elke vervallen autoparkeerplaats moet dan 1,5 fietsparkeerplaats gerealiseerd worden) conform paragraaf 4.2.2. van de ‘Nota Parkeernormen Fiets en Auto’
2. De foodmarkt wordt een zogenaamde mandjes supermarkt gericht op voetgangers en fietsers. Er zijn geen mogelijkheden om met de auto bij de supermarkt te parkeren en/of met de auto te stoppen om boodschappen in te laden. Daarom stelt men voor de extra parkeerbehoefte als gevolg van deze foodmarkt eveneens in te vullen met fietsparkeerplaatsen.

Dit resulteert in de volgende vermindering van de parkeereis:

	Parkeereis
Resterende parkeereis	44,6
Algemene afwijkingsmogelijkheid omzetten fiets	Auto -11,0, Fiets + 17
parkeerplaatsen foodmarkt omzetten in fiets	Auto -23, Fiets + 35
Totaal	10,3

De parkeereis is o.a. berekend op basis van het rechtens niveau op grond waarvan voor een groot deel van de ontwikkeling al autoparkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen voorhanden zijn in de omgeving. Het is aanvaardbaar om een groot deel van de resterende parkeerbehoefte in te vullen met fietsparkeerplaatsen gelet op de motivering onder 1 en 2. Dat betekent dus dat er in plaats van 45 maar 10 autoparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

#### *Realisering 10 autoparkeerplaatsen*

In het rapport geeft ASR / Goudappel aan dat men de extra autoparkeervraag van 10 parkeerplaatsen gaat zoeken binnen 1.000 meter loopafstand van het postkantoor. Deze afstand is een eis uit de Nota Stallen en Parkeren. Dit wil men doen door parkeerplaatsen te huren en/of gebruik te maken van de restcapaciteit in het gebied binnen deze 1.000 meter. ASR moet voor afgifte van de omgevingsvergunning aantonen dat zij over deze 10 extra parkeerplaatsen kan beschikken.

Op basis van de parkeerbalans die door Goudappel Coffeng is opgesteld ter onderbouwing werkt de gemeente mee aan een maatwerkoplossing.

#### *Fietsparkeren*

Voor het bepalen van de fietsparkeervraag is in het rapport dezelfde methode gebruikt als die voor de auto. Dat wil zeggen de methode uit paragraaf 5.1.1. (rechtens verkregen niveau) plus rekening houden met dubbelgebruik waarbij het maatgevende moment dan bepalend is. Dit resulteert in onderstaande berekening van de fietsparkeervraag:

	Maatgevende fietsparkeervraag
Huidige situatie	256
Bouwplan	580
Saldo	324
Maatwerkoplossing auto	+52
Totaal	376 fietsparkeerplaatsen

Dit betekent dat er 376 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden voor het bouwplan. De berekening van het aantal fietsparkeerplaatsen past binnen de kaders van de Nota Stallen en Parkeren, waarbij de gehanteerde methode van en de toepassing van het dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen aansluit bij de uitgangspunten van de nota.

Rondom het gebouw wordt de gelegenheid fietsen te parkeren herschikt in verband met de nieuwe toegangen. Er wordt uitgegaan van het huidige aantal fietsparkeerplaatsen. Fietsparkeerplaatsen ter plaatse van de nieuwe toegangen van het gebouw worden verplaatst.

#### Geluid en Expeditie

Alhoewel de functies die in het postkantoor komen doorgaans zonder bezwaar inpasbaar zijn in een woonomgeving is toch onderzoek gedaan naar het geluid van het laden en lossen, omdat dit geconcentreerd wordt aan een smalle straat, de Drakenburgstraat, waar ook wordt gewoond. Laden en lossen vindt hier overdag plaats met vrachtwagens en bestelbusjes, in de avond alleen met busjes. De omgeving wordt getypeerd als een gemengd gebied met een richtwaarde van 50 dB(A) overdag en 45 dB(A) in de avond.

Voor een prognose van de geluidsniveaus bij omliggende woningen is een geluidsonderzoek uitgevoerd in opdracht van de ontwikkelaar (rapport 'Herontwikkeling postkantoor Neude te Utrecht Geluid in de omgeving ten gevolge van laad- en losactiviteiten na realisatie van maatregelen', Rapportnummer GA 16962-5-RA-004 d.d. 11 juli 2016, Peutz).

Daaruit blijkt dat bij de appartementen aan de Drakenburgstraat (in de Neudeflat) de geluidsniveaus van de laad- en losactiviteiten overdag 4 dB boven de richtwaarde van 50 dB(A) liggen. Per afzonderlijke inrichting zal de laad- en losactiviteit naar verwachting geen hoger geluidsniveau dan 50 dB(A) veroorzaken. Daarbij is aangenomen dat maatregelen worden getroffen, zoals stille laadbakken (Piek-Keur Certificaat) bij de vrachtwagens voor de 'foodmarkt' en het uitzetten van de vrachtwagenkoeling (of gebruik van stille koeling). Het expeditiedock op de hoek Drakenburgstraat en Neude wordt voorzien van stroomvoorziening voor de koelmotoren zodat leveranciers deze voorzieningen gebruiken en koelingsmotoren uit staan.

Op dit moment is geen zicht op maatregelen om de geluidsniveaus van laden en lossen verder terug te dringen. Vanwege verkeersveiligheid is, ondanks aanwezigheid van één of twee begeleiders, achteruitrijsignalering nodig. Het verplaatsen van de loslocatie voor een deel van de vrachtwagens naar elders is niet haalbaar.

Verdergaande maatregelen voor logistiek zoals minder leveringen, Stadsdistributie, stillere achteruitrijsignalering e.d. zijn pas te bepalen als de huurders bekend zijn. Dan zal de gemeente met de huurders in overleg gaan om de logistiek te optimaliseren.

Het geluidniveau van 54 dB(A) leidt bij de woningen tot een binnen-niveau dat niet hoger is dan de grenswaarde van 35 dB(A).

De overschrijding van de richtwaarde wordt in dit geval als acceptabel gezien.

Detailhandel is al mogelijk in het gehele gebouw, op basis van het bestemmingsplan. Ook in dat geval is laden en lossen van goederen noodzakelijk. De locatie bevindt zich in de binnenstad in het kernwinkelgebied met de daarbij behorende dynamiek.

Bij de planvorming is de wijze van bevoorraden verkeerskundig onderzocht. Dit heeft als resultaat dat de expeditie in hoofdzaak plaats zal vinden vanaf de zijde van de Drakenburgstraat. De wijze van bevoorraden is toegelicht in de notitie 'Toelichting wijze van bevoorraden voormalig Postkantoor Neude te Utrecht', d.d. 13 mei 2016 (kenmerk KvdN/MBI/CJ/GA 16962-4-NO-001).

Gezien de opzet van het gebouw is expeditie aan de zijde van de Drakenburgstraat een logische plek. Aan deze zijde van het rijksmonument is een nieuwe toegang voor goederen te realiseren met respect voor de monumentale waarden van het gebouw.

Piekniveaus in de avondperiode overschrijden de grenswaarde van het Activiteitenbesluit met 9 dB ten gevolge van het dichtslaan van de portieren van bestelauto's. Dit wordt als acceptabel beschouwd omdat ook nu al in deze straat auto's parkeren en autoportieren dichtslaan.

Door middel van milieuhandhaving worden bewoners voldoende beschermd tegen geluidhinder van het laden en lossen.

#### Expeditie

Doordat het laden en lossen wordt geconcentreerd in de Drakenburgstraat zal dit gedurende een groot deel van de dag plaats vinden. De Oudegracht, de Drakenburgstraat en de Neude kunnen op termijn tot het venstertijdengebied gaan behoren. In dat geval zal naar verwachting maatwerk nodig zijn voor de bevoorrading van het voormalige postkantoor.

#### Bedrijven en milieuzonering

Gezien de afstand van de (meldingsplichtige) activiteiten (horeca en foodmarkt) tot woningen en de resultaten uit het akoestisch onderzoek levert het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

#### Luchtkwaliteit

De impact van het voornemen op de luchtkwaliteit wordt bepaald door de verkeersaantrekkende werking van de geplande ontwikkeling. In de 'Onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' is hiervoor door Peutz een berekening gemaakt met de NIBM-tool. De NIBM-tool is een rekentool bedoeld voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Hiermee is op een eenvoudige en snelle manier bepalen of een plan niet-in-betekende-mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

Uit deze berekening blijkt dat de ontwikkeling "niet in betekende mate" bijdraagt aan de concentratie van stof in de buitenlucht. Derhalve hoeft formeel niet te worden onderzocht of de grenswaarden voor de luchtkwaliteitsbepalende stoffen worden overschreden

Het is reëel te verwachten dat een groot aandeel van de bezoekers van de verschillende functies (bibliotheek, horeca en detailhandel) gebruik zal maken van de fiets of het openbaar vervoer. Immers, de locatie is per fiets en openbaar vervoer zeer goed bereikbaar en met de auto minder goed. De auto-verkeersaantrekkende werking zal derhalve naar verwachting nog lager zijn dan getoond in worstcase berekening volgens de NIBM-tool.

#### Bodem

Naar aanleiding van de aanvraag van een omgevingsvergunning en op basis van het verstrekte bodemonderzoek is een bodemkwaliteitsverklaring opgesteld. Daarbij is getoetst aan de Circulaire

bodemsanering 2013. Het doel van deze toetsing is om het bouwen op ernstig verontreinigde grond tegen te gaan, voor zover schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers. Uit de toetsing blijkt dat op plaatsen waar de bestaande bebouwing wordt uitgebreid bodemonderzoek moet worden verricht conform de NEN5740. Ook op plaatsen waar het souterrain wordt uitgebreid of verdiept moet bodemonderzoek worden verricht. Hiervoor wordt een voorwaarde opgenomen in de vergunning.

#### Externe veiligheid

Uit de 'Ruimtelijke onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' van Peutz blijkt dat er in de nabije omgeving van het plangebied geen risicovolle inrichtingen zijn gelegen. Tevens vindt op korte afstand geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

#### Milieu-effectrapportage

Uit de 'Ruimtelijke onderbouwing herontwikkeling voormalig postkantoor Neude' van Peutz blijkt dat er geen m.e.r. beoordeling hoeft plaats te vinden. Hoewel geen sprake is van een overschrijding van de drempelwaarde is wel sprake van een activiteit die wordt genoemd onder onderdeel D. In dit geval zou een vormvrije m.e.r. beoordeling uitgevoerd dienen te worden. Bij deze beoordeling komen dezelfde milieuaspecten aan de orde die in het kader van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing inzichtelijk zijn gemaakt. Op basis van de Europese criteria en relevante wet- en regelgeving kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen activiteiten niet zullen leiden tot "aanzienlijke milieugevolgen". Er hoeft derhalve geen m.e.r.-beoordeling plaats te vinden, dan wel een milieueffectrapport (MER) te worden opgesteld als bedoeld in de Wet milieubeheer.

#### Flora en fauna

Uit de door ingenieursbureau Tauw uitgevoerde Quickscan, d.d. 24 maart 2016, van de aanwezige flora en fauna is gebleken dat een nader onderzoek naar de gierzwaluw en de gewone dwergvleermuis en laatvlieger noodzakelijk was. Op basis van de 'Notitie beschermde soorten Postkantoor Neude te Utrecht', d.d. 13 september 2016, van Bureau Waarden burg B.V. ecologie en Landschap, is gebleken dat het plangebied geen betekenis heeft als vaste nestplaats voor huismus en gierzwaluw of als vaste rust- en verblijfplaats (inclusief foerageergebied en vliegroutes) voor vleermuizen. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is dan ook niet noodzakelijk. Wel dient bij werkzaamheden rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van broedende vogels.

#### Bomen

Binnen het projectgebied staan geen bomen.

#### Water

Uit de waterparagraaf van de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat er ten gevolge van het bouwplan geen nadelig effect op de waterhuishouding is te verwachten.

#### Kabels en leidingen

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels of leidingen aanwezig.

#### Archeologie

Met betrekking tot archeologie wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.

## Duurzaamheid

Er wordt een inspanning geleverd om verbouwing van het Rijksmonument duurzaam uit te voeren. In de huidige staat heeft het pand energielabel D (op één punt na is er zelfs sprake van klasse E). Het opnieuw gebruiken van het bestaande gebouw kan op zich als duurzaam worden aangemerkt. Voor het gebouw wordt Energielabel C als maximaal haalbaar beschouwd. Dit komt omdat de monumentale waarden van het gebouw in stand worden gehouden en omdat het gebouw een publiek karakter heeft waarbij veel mensen makkelijk naar binnen en buiten moeten kunnen gaan.

Er worden verschillende maatregelen genomen. De wanden van het souterrain, de vloer van de hal en het dak worden geïsoleerd en het gebouw wordt, waar nodig, voorzien van zonwering om de benodigde koeling te beperken. Daarnaast wordt HR++ glas toegepast met betere ZTA-waarden. Daarnaast wordt het gebouw aangesloten op de stadsverwarming.

Een deel van de te treffen maatregelen is afhankelijk van de uiteindelijke afbouw waarvoor de huurders verantwoordelijk zijn. De initiatiefnemer zal de huurders wijzen op de energiebeperkende maatregelen, zoals het toepassen van aanwezigheidsdetectie en/of dagschakeling, ledverlichting, spaarlampen e.d., en hen verzoeken zoveel mogelijk maatregelen door te voeren. Voor wat betreft de bibliotheek zal er sprake zijn van een klimaatlabel B (dit verschilt per ruimte) en gestreefd wordt naar energielabel C.

## **Gezondheid**

Met de voorgenomen functies zal in het pand geen 'langdurig verblijf' plaatsvinden (zoals o.a. in woningen en scholen het geval is). Vanuit gezondheidsoogpunt gelden daardoor geen extra voorwaarden aan het pand. Het gebouw is goed te voet en per fiets bereikbaar, wat uitnodigt tot bewegen. Daarnaast vervult de bibliotheek een ontmoetingsfunctie centraal in de stad.

Het Rijksmonument is voor iedereen toegankelijk; zowel voor mensen met als zonder beperking. Vanaf de Oudegrachtzijde en vanaf de Neude sluiten de entrees aan op het straatniveau. De bibliotheek is te bereiken via de entree aan de Neude. De bibliotheek zal toegankelijk worden voor iedereen, overeenkomstig het VN verdrag Handicap/ Agenda 22, zodat iedereen gebruik kan maken van de diensten van de bibliotheek. De verdiepingen van de bibliotheek zijn voor iedereen per lift bereikbaar. Om een goede bereikbaarheid voor mensen met een beperking te realiseren vindt overleg plaats tussen de bibliotheek en het Solgu (Stedelijk overleg lichamelijk gehandicapten Utrecht). De horecagelegenheid aan de Potterstraat kan door mensen met een beperking worden bereikt via de bibliotheek. Het souterrain is vanaf de ingang aan de Potterstraat bereikbaar via een trap. Via de ingang aan de Potterstraat kunnen mensen met een beperking de lift nemen naar het souterrain. De fietsenstalling is bereikbaar vanaf de Neude via een hellingbaan. De entree van de winkels aan de Oudegrachtzijde bevindt zich op straatniveau. Voor de winkels op de verdieping is het wenselijk dat deze ook voor iedereen toegankelijk zijn. Het is de verantwoordelijkheid van de ondernemers om ervoor zorg te dragen dat de winkels bereikbaar zijn.

## **Uitvoerbaarheid**

### Economische uitvoerbaarheid

De kosten van de herontwikkeling komen voor rekening van de initiatiefnemer.

De gemeente en de initiatiefnemer hebben een exploitatieovereenkomst gesloten.

### Planschade

Ten behoeve van de aanvraag is de 'Risicoanalyse planschade met betrekking tot de herontwikkeling van het voormalige postkantoor aan de Neude 11 te Utrecht', d.d. juni 2016, opgesteld door de Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken. Hieruit blijkt dat als gevolg van de herontwikkeling van het

voormalige postkantoor geen te vergoeden indirecte planschade is te verwachten op basis van artikel 6.1 Wro. In de exploitatieovereenkomst is ook het verhaal van planschade opgenomen.

#### Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De initiatiefnemer heeft reeds in een vroegtijdig stadium omwonenden geïnformeerd over het beoogde voornemen en overleg gevoerd met de gemeente.

Op 6 november 2014 heeft de gemeenteraad in de motie 'Tijd voor heldere keuzes: maak samen een haalbaar plan voor de Centrale Bibliotheek' het college verzocht om samen met de Stichting Bibliotheek Utrecht een realistisch alternatief plan uit te werken voor huisvesting van de Centrale Bibliotheek.

Op 26 juni 2015 heeft het college het startdocument en de intentieovereenkomst "Herontwikkeling Postkantoor Neude met centrale bibliotheek" vastgesteld, waarin de uitgangspunten voor de herontwikkeling van het voormalige Postkantoor zijn vastgelegd. Deze documenten zijn besproken tijdens de gecombineerde commissievergadering van 8 september 2015.

Op 26 mei 2016 zijn de visie "Utrecht 'maakt kennis' met de bibliotheek van de 21e eeuw" en het bijbehorende "Ondernemingsplan 2016-2020 de Bibliotheek Utrecht; ondernemend en programmerend voor de stad" besproken in de gemeenteraad. De visie en de functionele criteria voor het ondernemingsplan zijn toen vastgesteld.

#### **Conclusie**

De herontwikkeling van het voormalige postkantoor is een door de gemeente gewenste ontwikkeling die recht doet aan het bijzondere karakter van het rijksmonument en de centrale ligging in de binnenstad. Daarbij vormt de geplande winkelfunctie in de uitbreiding aan de zijde van de Oudegracht een versterking van het kernwinkelgebied. De uitbreiding sluit aan bij de uitgangspunten van de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan die de mogelijkheid biedt om het gehele bestemmingsvlak te bebouwen. De ontwikkeling is in overeenstemming met de geldende wettelijke kaders en het daarmee samenhangende beleid. In verband met de uitvoering van het plan wordt een aantal voorwaarden verbonden aan de vergunning. De omgevingsvergunning voor het afwijkende planologische gebruik kan voor dit initiatief worden verleend.

## Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Afdeling Vergunningen

**Postadres** Postbus 8406, 3503RK Utrecht

**Telefoon** 14030

**Web:** www.utrecht.nl

ASR Nederland Vastgoed Maatschappij

T.a.v. de heer G. Voorn

Postbus 2009

3500 GA UTRECHT

### CONCEPT



**Behandeld door** Mevrouw J.O.M. Geleyns  
**Doorkiesnummer** 030 – 286 46 57  
**E-mail** j.geleyns@utrecht.nl  
**Bijlage(n)** 1 set gewaarmerkte stukken  
**Leges** € nog in te vullen

**Datum** 15 augustus 2016  
**Ons kenmerk** HZ\_WABO-16-09655  
**Onderwerp** Ontwerpbesluit  
omgevingsvergunning

#### Verzonden

Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer Voorn,

U heeft een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor het adres Neude 11 te Utrecht. Deze aanvraag hebben wij op 25 maart 2016 ontvangen en is geregistreerd onder kenmerk HZ\_WABO-16-09655. Ons besluit over uw aanvraag voor het veranderen en vergroten van het voormalige Postkantoor ten behoeve van een bibliotheek, detailhandel en horeca heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Slopen conform planologische voorschriften (artikel 2.1 lid 1 sub h van de Wabo).
- Wijzigen van een monument (artikel 2.1 lid 1 sub f van de Wabo)
- Afwijken van de Bestemming (artikel 2.1 lid 1 sub c en artikel 2.12 van de Wabo)
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)

Tevens betreft dit besluit:

- Toestemming inneming openbare grond, artikel 2.9 van de Algemene plaatselijke verordening

### Besluit

Wij besluiten de gevraagde omgevingsvergunning te verlenen. Hieronder vermelden wij de procedure waarop dit besluit is gebaseerd.

Bij deze omgevingsvergunning hoort een aanhangsel. Hierin vindt u de overwegingen en besluiten, de voorschriften en de aandachtspunten van uw vergunning. Verder hebben wij gewaarmerkte stukken als bijlage toegevoegd. Deze zijn ook onderdeel van uw vergunning.

### Procedureel

Tijdens de behandeling van uw aanvraag hebben wij de voorgeschreven procedure uit de Wabo, de Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor) en het Besluit omgevingsrecht (Bor) doorlopen.

### **Publicatie**

Tussen "datum start ter inzage legging" en "datum einde ter inzage legging" heeft de aanvraag samen met het conceptbesluit en bij behorende stukken ter inzage gelegen. Eenieder heeft in deze periode de mogelijkheid gehad om zienswijzen in te dienen. Van deze mogelijkheid is gebruik/ geen gebruik gemaakt. In het aanhangsel bij deze vergunning leest u hoe wij deze zienswijzen bij dit besluit hebben betrokken.

### **Gecoördineerde besluitvorming**

Dit besluit is voorbereid met toepassing van de coördinatieregeling (artikel 3.32 van de Wet ruimtelijke ordening). De omgevingsvergunningen worden tezamen met de APV-vergunning voor inname openbare grond ter inzage gelegd overeenkomstig de uitgebreide voorbereidingsprocedure en tezamen vergund. Vanwege deze gecoördineerde voorbereiding kunnen de onderstaande rechtsmiddelen worden aangewend. Voor alle samenhangende besluiten vindt gelijktijdige mededeling/publicatie plaats.

### **Inwerkingtreding**

Na het verstrijken van de beroepstermijn (van zes weken) treedt dit besluit in werking. De beroepstermijn begint te lopen zodra dit besluit is gepubliceerd. In deze periode kunnen belanghebbenden beroep aantekenen en daarnaast de voorzieningenrechter vragen het besluit te schorsen. U mag pas gebruik maken van deze vergunning nadat de beroepstermijn is verstreken of nadat de rechter over een eventueel verzoek om voorlopige voorziening heeft beslist. Hiermee wordt voorkomen dat de vergunde werkzaamheden al zijn uitgevoerd voordat de rechter de zaak heeft kunnen beoordelen. Indien het beroep gegrond wordt verklaard dan is het mogelijk dat wij een nieuw besluit moeten nemen. De vergunning kan in dat geval alsnog worden gewijzigd of geweigerd.

### **Beroepsmogelijkheid**

Belanghebbenden kunnen binnen 6 weken na terinzagelegging van dit besluit schriftelijk beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (postbus 20019, 2500 EA Den Haag). Zo mogelijk dient een kopie van het bestreden besluit bijgevoegd te worden. Voor het instellen van beroep zijn griffierechten verschuldigd. Het is niet mogelijk om per e-mail beroep in te stellen.

### **Mogelijkheid verzoek om voorlopige voorziening**

Het enkel indienen van een beroepschrift schort de werking van dit besluit niet op. Als een spoedeisend belang aanwezig is, kan door de indiener van een beroepschrift een afzonderlijk verzoek om 'voorlopige voorziening' ingediend worden bij de Voorzitter van de voornoemde Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Middels dit verzoek kan er om schorsing van het besluit worden verzocht. Ook hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

### **Publicatie besluit**

Wij publiceren dit besluit op de volgende website: [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl).

### **Registratie werkzaamheden**

Wij wijzen u op de verplichting voor het tijdig melden van de start van de werkzaamheden zoals dit in het aanhangsel wordt genoemd. Deze melding kan digitaal worden ingediend via een link op de pagina: [www.utrecht.nl/bouwtoezicht](http://www.utrecht.nl/bouwtoezicht).

Daarnaast moeten de werkzaamheden gereed worden gemeld. Hiervoor kunt u contact opnemen met de inspecteur van Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving, de heer M. Nobel, telefoonnummer: 06 – 39897215, e-mailadres: m.nobel@utrecht.nl.

**Betaling leges**

U bent voor de verrichte werkzaamheden leges verschuldigd. De hoogte van dit bedrag is € nog in te vullen. Hiervoor ontvangt u apart een rekening.

**Heeft u vragen?**

Voor meer informatie over de inhoud van deze brief kunt u terecht bij mevrouw J.O.M. Geleyns, telefoonnummer: 030 – 286 46 57, e-mailadres: j.geleyns@utrecht.nl.

Hoogachtend,  
Namens burgemeester en wethouders,

M. Prijs  
Hoofd Vergunningen

## Aanhangsel

De volgende voorschriften en overwegingen zijn onderdeel van de omgevingsvergunning, verleend op 15 augustus 2016 aan ASR Nederland Vastgoed Maatschappij voor het project het veranderen en vergroten van het voormalige Postkantoor ten behoeve van een bibliotheek, detailhandel en horeca op het adres Neude 11 te Utrecht.

De onderdelen van deze omgevingsvergunning zijn gebaseerd op de volgende artikelen:

- Artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo, het bouwen.
- Artikel 2.1 lid 1 sub c van de Wabo juncto artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo, het in afwijking van het bestemmingsplan gebruiken van een pand.
- Wijzigen van een monument (artikel 2.1 lid 1 sub f van de Wabo)
- Artikel 2.1 lid 1 sub h van de Wabo voor het slopen van een bouwwerk in een Beschermd Stads- of Dorpsgezicht.
- Aanleggen (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo)
- Toestemming inneming openbare grond, artikel 2.9 van de Algemene plaatselijke verordening

## Beoordeling zienswijzen

De zienswijze(n) vatten wij als volgt samen.

- Samenvatting zienswijzen.
- Reactie op zienswijze(n).
- Conclusie op zienswijze(n).

## Activiteit Bouw en Afwijken van de Bestemming

### Constateringen

- Uw aanvraag is in strijd met artikel 5.1, 5.2.1.a en artikel 24.1 van het bestemmingsplan "Binnenstad". Uw aanvraag voldoet namelijk niet aan de bepaling in artikel 5.1 Centrum-2 dat het gebouw bestemd is voor detailhandel en publieksgerichte dienstverlening. Volgens artikel 5.2.1.a moet binnen het bouwvlak worden gebouwd en volgens artikel 24.1 Verkeer-Verblijfsgebied mag alleen ten behoeve van deze bestemming aan de buitenkant van het gebouw worden gebouwd.
- Op de begane grond wordt een zelfstandige voorziening voor Horeca D2 gerealiseerd op de tweede verdieping additionele horeca.
- Uw aanvraag is in strijd met artikel 2.5.30 van de Bouwverordening.
- Uw aanvraag valt in gebied waarvoor een voorbereidingsbesluit in werking is getreden of een bestemmingsplan in ontwerp ter inzage is gelegd als bedoeld in artikel 3.3 van de Wabo.
- Op grond van artikel 3.3 van de Wabo is een aanhoudingsgrond aanwezig.

### Overwegingen

- Ons college is bevoegd om met toepassing van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3° van de Wabo af te wijken van het geldende bestemmingsplan.
- Uw aanvraag betreft een gewenste ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse. Wij verwijzen voor de overwegingen naar de bijgevoegde ruimtelijke onderbouwing.
- De Commissie Welstand en Monumenten heeft het college positief geadviseerd over uw aanvraag.

## Besluit en motivering

Het volgende is besloten:

- De omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van artikel 5.1, 5.2.1.a en artikel 24.1 uit de voorschriften van het bestemmingsplan "Binnenstad" door toepassing van in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3°. De motivatie om van deze bevoegdheid gebruik te maken hebben wij samengevat in de ruimtelijke onderbouwing die onderdeel uitmaakt van deze omgevingsvergunning.
- Af te wijken van artikel 2.5.30 lid 1 door toepassing van artikel 2.5.30 lid 4 van de bij de Bouwverordening behorende voorschriften. Er kan worden afgeweken van de Bouwverordening nu aan het college van burgemeester en wethouders is aangetoond dat voor een periode van 10 jaar op een loopafstand van maximaal 1000 meter minimaal 12 autoparkeerplaatsen structureel en duurzaam beschikbaar zijn. Voor een wijziging of beëindiging van de inzet van deze alternatieve parkeerruimte is vooraf instemming van het college nodig.
- Op grond van artikel 3.3 van de Wabo zijn wij bevoegd om de aanhoudingsgrond te doorbreken. Voor dit besluit is van deze bevoegdheid gebruik gemaakt.

## Voorschriften

### Algemene Voorschriften

- Voor alle hierna te noemen stukken die voor nadere beoordeling moeten worden ingediend geldt het volgende: is de aanvraag via het Omgevingsloket Online (OLO) ingediend dan moeten deze gegevens via dit digitale loket worden toegezonden. Is de aanvraag op papier ingediend dan moeten deze gegevens in papieren vorm (in enkelvoud en voorzien van het kenmerk van de vergunning) worden ingediend, ter attentie van de eerder genoemde buiteninspecteur van Toezicht & Handhaving.
- De bouwwerkzaamheden moeten overeenkomstig deze vergunning worden uitgevoerd. Indien gebouwd wordt in afwijking van deze vergunning zal handhavend worden opgetreden.
- U moet de start van de bouwwerkzaamheden (inclusief ontgraaf- en funderingswerkzaamheden) tenminste zeven dagen voor de aanvang melden via de webpagina: [www.utrecht.nl/bouwtoezicht](http://www.utrecht.nl/bouwtoezicht).
- Daarnaast moet u het storten van beton tenminste één dag van tevoren melden bij de eerder genoemde inspecteur van Toezicht & Handhaving.
- Hierbij wordt goedkeuring gegeven aan het constructieprincipe. Uiterlijk 3 weken voor de uitvoering van de betreffende bouwwerkzaamheden dienen de definitieve constructiegegevens ter goedkeuring te worden ingediend.
- Uiterlijk drie weken voor aanvang van de bouwwerkzaamheden moeten de volgende gegevens ter beoordeling worden ingediend of (indien reeds ingediend) zijn goedgekeurd:
  - o een rapport van een aanvullend bodemonderzoek.
  - o de materiaal- en kleurmonsters (indienen bij het bureau van de welstandscommissie [www.welstandutrecht.nl](http://www.welstandutrecht.nl)).
  - o een bouwveiligheidsplan (BLVC) met betrekking tot de veiligheid van derden (geen Arboret). U wordt hiervoor verwezen naar de site [www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl), Toolbox bouw hinder.
  - o een tekening van de inrichting van het bouwterrein.
- De derde verdieping van het pand mag niet worden gebruikt ten behoeve van detailhandel.
- De te vestigen foodmarkt in de kelder van het gebouw mag enkel een 'mandjes supermarkt' zijn.
- Gezien de verklaringen van geen bedenkingen van de Raad en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed dient u zich te houden aan de daarin opgenomen voorschriften.

- Er moet te allen tijde rekening gehouden worden met de maximaal toegelaten aslast ter plaatse van de werfkelders.
- Uiterlijk op de dag van beëindiging van de bouwwerkzaamheden moet het werk worden gereed gemeld bij de genoemde inspecteur van de afdeling Toezicht & Handhaving. Voorafgaand aan deze melding mag het bouwwerk niet in gebruik worden genomen.

#### Voorschriften Bouwbesluit

##### *Overige voorschriften Bouwbesluit*

- Ter nadere beoordeling en goedkeuring moet tenminste drie weken voor de uitvoering van de betreffende werkzaamheden de volgende gegevens worden ingediend:
  - o de definitieve installatietekeningen en -berekeningen van natuurlijke en mechanische ventilatievoorzieningen.
  - o de definitieve installatietekeningen en -berekeningen van toevoer van verbrandingslucht en de afvoer van rookgassen.

#### **Activiteit Bouw/Brandweer**

Veiligheidsregio Utrecht Brandweer Preventie heeft de bouwaanvraag getoetst aan de regelgeving met betrekking tot brandveiligheid en vluchten van het Bouwbesluit 2012, de Regeling Bouwbesluit 2012 en de Utrechtse Bouwverordening. Verder is beoordeeld of de ingediende gegevens in overeenstemming zijn met het Handboek Brandbeveiligingsinstallaties en de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid van Brandweer Nederland.

Bij de toetsing van het plan is uitgegaan van:

- Bijeenkomstfunctie
- Kantoorfunctie
- Winkelfunctie
- Overige gebruiksfunctie

Bij de toetsing is uitgegaan van:

- Verbouw niveau

De aanvraag **voldoet** aan genoemde regelgeving **mits** voldaan wordt aan de onderstaande voorschriften en aanvullende brandveiligheidsvoorwaarden. Voor de volledige tekst van de betreffende artikelen verwijs ik u naar het Bouwbesluit 2012, de Regeling Bouwbesluit 2012 en de Utrechtse Bouwverordening.

Bij onderstaande voorschriften wordt steeds het wetsartikel dat van toepassing is genoemd. Vervolgens is de constatering beschreven en de maatregel die genomen kan worden om aan de voorwaarde te voldoen. Deze maatregel is een mogelijkheid om aan de voorwaarde te voldoen. Andere gelijkwaardige oplossingen kunnen ook voorgedragen worden. Deze moeten besproken worden met de Veiligheidsregio Utrecht Brandweer Preventie.

Productspecificaties zoals genoemd in een of meer van de onderstaande punten kan op basis van de MOR artikel 2.7 lid 3, tot 3 weken vóór uitvoering van desbetreffend onderdeel aangeleverd worden.

**Voorschrift:** Artikel 1.3 Gelijkwaardigheidsbepaling.

**Constatering:** Op basis van artikel 1.3 van het Bouwbesluit is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om door middel van een rapportage gelijkwaardige brandveiligheid aan te tonen. Het rapport is opgesteld door Peutz met het Rapportnummer G 16962-2-RA-010 d.d. 25 mei 2016.

**Voorwaarde:** De in dit rapport vastgestelde eisen en voorwaarden moeten worden uitgevoerd en maken deel uit van deze omgevingsvergunning.

Indien in onderstaande voorschriften onder 'maatregel' wordt aangegeven dat gegevens, berekeningen of PvE's aangeleverd moeten worden, moet deze informatie, in aanvulling op de WABO aanvraag, worden ingediend bij de gemeente Utrecht, afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving, team Toezicht en Handhaving bebouwde omgeving.

## Voorschriften

### BOUWBESLUIT 2012

#### Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

**Voorschrift:** Artikel 1.3 Gelijkwaardigheidsbepaling (sprinklerinstallatie B)

**Constatering:** Op basis van artikel 1.3 van het Bouwbesluit is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om door middel van een sprinklerinstallatie gelijkwaardige brandveiligheid te bieden. Hiervoor is naast het brandveiligheidsconcept een uitgangspuntendocument (UPD) watermist opgesteld door Peutz met rapportnummer GB 16962-1-RA d.d. 25 mei 2016. Dit rapport is nog niet volledig duidelijk.

**Maatregel:** De onderstaande punten van dit UPD verduidelijken of aanvullen:

- Blz. 5. volgens tabel 2.1 wordt het bibliotheekdeel hoge centrale hal wel gesprinklerd?
- Blz. 8. De zin in §4.2 "In het algemeen geldt dat tussen beveiligd en onbeveiligd gebied ten minste een 60 minuten brandwerende scheidingsconstructie aanwezig is." is verwarrend en moet worden verwijderd. In §4.3 wordt dit beter omschreven.
- Blz. 9. los van het handmatig bijvullen van de watervoorraad moet ook automatisch kunnen worden bijgevuld met 75 dm<sup>3</sup>/min.
- Blz. 10 bij §4.7. Om onjuiste signaleringen te voorkomen de flowswitches niet in serie plaatsen.

#### Hoofdstuk 2 Technische bouw Voorschriften uit het oogpunt van veiligheid

##### Afdeling 2.10 Beperking van uitbreiding van brand

##### Gegevens over luchtbehandeling indienen: artikel 2.84

**Voorschrift:** Artikel 2.84 van het Bouwbesluit 2012.

**Constatering:** Er is niet voldoende aangetoond dat de WBDBO van doorvoeren van de luchtbehandeling in scheidingen waarvoor een brand- of rookwerendheidseis geldt, voldoet.

**Maatregel:** De gegevens (tekeningen) van de luchtbehandelingsinstallatie moeten worden ingediend.

##### Gegevens over deuren/wanden, kleppen en doorvoeringen etc. indienen: artikel 2.84

**Voorschrift:** Artikel 2.84 van het Bouwbesluit 2012.

- Constatering:** Er is niet voldoende aangetoond dat de WBDBO van scheidingen waarvoor een brand- of rookwerendheidseis geldt voldoet.
- Maatregel:** Van de op de tekening aangegeven (indien van toepassing zijnde) wand-, kozijn-, deur-, gevel-, vloer- en/of plafond constructies met een brand- en/of rookwerendheidseis moeten testrapporten worden ingediend overeenkomstig de geldende NEN/NEN-EN.
- Maatregel:** De specificaties van de manier waarop doorvoeringen in een brand- en/of rookwerende scheiding worden afgewerkt, moeten worden ingediend overeenkomstig de geldende NEN/NEN-EN.
- Maatregel:** Van de toegepaste brandwerende kleppen, roosters en of manchetten in de op tekening aangegeven wand-/ vloer-/ plafond constructies met een brand- en/of rookwerendheidseis, moeten testrapporten worden ingediend overeenkomstig de geldende NEN/NEN-EN.

## Hoofdstuk 6 Voorschriften bij installaties

### Afdeling 6.5 Tijdig vaststellen van brand, nieuwbouw en bestaande bouw

**Voorschrift:** Artikel 6.20 van het Bouwbesluit 2012.

**Constatering:** Er is een Programma van Eisen (PvE) brandmeldinstallatie en ontruimingsalarminstallatie opgesteld door Peutz met rapportnummer GB 16962-2-RA d.d. 25 mei 2016, echter zijn er nog enkele opmerkingen.

**Maatregel:** Het PvE aanpassen of aanvullen met onderstaande punten:

- Blz. 5. De bijlagen ontbreken.
- Blz. 8. De indeling van de detectiezones ontbreekt.
- Blz. 9. Kleefmagneten door BMI elke 24 uur ontgrendelen i.p.v. eens per week.
- Blz.15. De brandweer tekent het PvE BMI als laatste partij.

### Tevens gelden de volgende voorwaarden inzake de brandveiligheid:

- Uiterlijk vier weken voor de in gebruikname van het gebouw moet conform het Bouwbesluit 2012 een melding brandveilig gebruik zijn gedaan.
- Uiterlijk acht weken voor ingebruikname moet een aanvraag zijn gedaan voor een sleutelkluis, voor een snelle toetreding bij brand of hulpverlening;
- De brandweer moet uitgenodigd worden voor de oplevering van het bouwwerk en de installaties.

### Aandachtspunten

- Door bouwwerkzaamheden en het aan- en afvoeren van bouw materiaal kan schade aan de openbare weg, straatmeubilair, openbaar groen, straatverlichting en dergelijke ontstaan. Herstelwerkzaamheden en/of aanpassingen ten gevolge daarvan worden door Stadswerken op kosten van de aanvrager uitgevoerd. U dient voor deze werkzaamheden tijdig contact op te nemen met de gebiedsbeheerder van de desbetreffende wijk, bereikbaar via het Klantcontact Centrum van de gemeente Utrecht op telefoonnummer: 030 - 286 00 00.
- Krachtens de Monumentenwet 1988 is het verboden om zonder opgravingbevoegdheid archeologische overblijfselen te vernietigen. U moet er rekening mee houden dat archeologisch onderzoek zal worden verricht. Ruimschoots voor de aanvang van de sloop-en/of bouwwerkzaamheden moet u hiervoor contact opnemen met de afdeling Erfgoed van de Gemeente Utrecht. Deze is bereikbaar op werkdagen van 9.00 uur tot 11.00 uur onder telefoonnummer: 030 - 286 39 90.
- We wijzen u op het feit dat u naast deze omgevingsvergunning tevens een sloopmelding op grond van artikel 1.26 van het Bouwbesluit 2012 moet indienen via de website [www.omgevingsloket.nl](http://www.omgevingsloket.nl).

- Indien bronbemaling noodzakelijk is moet u dit melden bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). In sommige gevallen is een vergunning vereist. Op de webpagina [www.hdsr.nl/vergunningen](http://www.hdsr.nl/vergunningen) treft u informatie aan in welke gevallen een vergunning van het waterschap is vereist.
- Deze vergunning wordt verleend behoudens rechten van derden. Dit betekent dat privaatrechtelijke zaken de uitvoering van de werkzaamheden geheel of gedeeltelijk kunnen verhinderen.
- De omgevingsvergunning kan geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken indien:
  - o blijkt dat de vergunning is verstrekt op grond van onjuiste gegevens bij de aanvraag;
  - o de aan de vergunning verbonden voorschriften niet zijn of worden nagekomen;
  - o van de vergunning geen gebruik wordt gemaakt binnen 26 weken na bekendmaking;
  - o de werkzaamheden met meer dan 26 weken zijn stilgelegd;
  - o de vergunninghouder dit verzoekt.

### **Activiteit Bouw (leidingplan riolering en hemelwaterafvoeren BB 6.15 t/m 6.18)**

Het bestaande bouwwerk is voor de afvoer van huishoudelijk afvalwater en hemelwater in de huidige situatie voorzien van aansluitingen op de openbare riolering.

Door de voorgenomen wijzigingen aan, en het (toekomstig) gebruik van het bouwwerk zijn nieuwe aansluitingen op de openbare riolering gewenst om te voorkomen dat een nadelige situatie voor de gezondheid ontstaat. In de nabijheid van het bouwwerk of perceel is een openbaar vuilwaterriool aanwezig waarop afvoeren van huishoudelijk afvalwater aangesloten kunnen worden.

In de nabijheid is een openbaar (gemengd) rioelstelsel aanwezig waarop afvoeren van hemelwater aangesloten kunnen worden en hemelwater op dat stelsel mag worden gebracht.

In de volgende voorschriften en specificaties wordt verder ingegaan op het leidingplan voor riolering (huishoudelijk afvalwater) en hemelwaterafvoeren van het bouwwerk/de bouwwerken tot en met de eigendomsgrens en/of voor het (laten) maken van (nieuwe) aansluitingen op de (openbare) riolering.

#### **Riolering bij sloop- en verbouwwerkzaamheden:**

Tijdens de sloop- of verbouwwerkzaamheden mag geen schade ontstaan aan de openbare riolering.

De aanwezige aansluiting(en) op de openbare riolering moeten voor rekening van de perceeleigenaar voor de duur van de werkzaamheden (eventueel) tijdelijk worden dichtgezet om te voorkomen dat er schade aan de (openbare) riolering ontstaat. Eventuele schade aan de (openbare) riolering, aantoonbaar ontstaan door de sloop- of (ver)bouwwerkzaamheden kan worden verhaald op de perceeleigenaar.

Onder schade aan de openbare riolering wordt in ieder geval inbegrepen:

Sloopafval en/of zandinspoeling in perceelaansluitleidingen, gemeentelijke installaties (gemalen en persleidingen) en straatriolering.

#### **Voorschriften:**

Riolering- en hemelwaterafvoeren moeten voldoen aan het Bouwbesluit, in het bijzonder NEN 3215 en NTR3216. De nieuwe leidingsystemen voor huishoudelijk afvalwater, bedrijfsafvalwater en hemelwater binnen het perceel moeten gescheiden van elkaar zijn uitgevoerd tot buiten de eigendomsgrens.

Het (principe)leidingplan betreft tekeningnummer 1200-S1, schaal 1:100; datum 25-03-2016 zoals gevoegd bij de aanvraag om omgevingsvergunning.

De "in rood" op de tekening(en) aangegeven wijzigingen/aanvullingen moeten worden uitgevoerd, deze zijn aangegeven op bijgaande tekening met kenmerk **DZ\_INH\_RIO-9194\_SWR\_V1** d.d. 09-05-2016.

Zettingsconstructies ter plaatse van de gevellijn zoals bedoeld in BB2012 art. 6.18 lid 2 uitvoeren volgens het principe NTR 3216-2012 tabel 12.4 door middel van 1 of meerdere dubbele flexibele steekmoffen met

het vermogen om hoekverdraaiingen op te vangen. (rekening houden met een maximale zakking van < 100mm) Het gebruik van flexibele aansluitstukken en/of polderexpansiestukken in, of nabij de openbare ruimte is niet toegestaan.

Bij lozingstoestellen beneden straatniveau vanuit een kelder of souterrain moeten voorzieningen worden getroffen zoals bedoeld in NEN 3215 artikel 4.1.4 (rioolwaterpomp en/of terugstuwbeveiliging) en NTR 3216 artikel 3.4.2 (overstromingsgevoelige aansluitpunten)

Volgens het ingediende leidingplan worden meerdere afvoerleidingen vanuit de rioolwaterpompputten samengevoegd op (vrij verval) leidingen voor de afvoer van huishoudelijk afvalwater. Dit is alleen toegestaan indien voorzieningen worden getroffen om te voorkomen dat bij een verstopping in een gezamenlijke (perceel-) aansluitleiding, rioolwater vanuit de pomp door de overige verzamelleidingen het gebouw wordt ingeperst. Dit kan door het plaatsen van 1 of meerdere terugstuwbeveiligingen of door de afvoerleidingen vanuit de pompputten door middel van 1 of meerdere afzonderlijke (perceel-) aansluitleidingen aan te (laten) sluiten op de openbare riolering.

Indien wordt gekozen voor 1 of meerdere afzonderlijke (perceel-)aansluitleidingen voor de afvoer vanuit de rioolwaterpompen, moeten de persleidingen vanuit de pompputten buiten het gebouw druk loos worden gemaakt d.m.v. een ontvangstput per afvoerleiding van het type PE 315 o.g., deze ontvangstput(ten) nagelvast tegen het gebouw aanbrengen (= gebouwriolering)

Directe injectiepunten van drukriolering op de openbare riolering zijn niet toegestaan, afvalwater moet onder "vrij verval" lozen op de openbare riolering.

Ontlastvoorzieningen voor hemelwater, zoals bedoeld in het Bouwbesluit, nagelvast tegen het bouwwerk aanbrengen (= gebouwriolering) Het gaat dan om een voorziening op maaiveldniveau in de regenpijp die, als het riool het water niet kan afvoeren, het water af laat stromen over straat of maaiveld.

Het leidingverloop van huishoudelijk afvalwater en hemelwater buiten het bouwwerk en anders dan in het leidingplan 1200-S1 aangegeven moet in stand blijven.

*Voorschriften op grond van Bouwbesluit artikel 6.18 lid 4, sub.a:*

- Plaats: volgens tekening DZ\_INH\_RIO-9194\_SWR\_V1 d.d. 09-05-2016. Aanbrengen tot op 50 cm uit de kadastrale eigendomsgrens.
- Aanlegdiepte: ten minste 60 cm, ten hoogste 80 cm onder maaiveld (bovenkant buis) ter plaatse van de kadastrale eigendomsgrens/grens openbare ruimte, tenzij anders aangegeven.
- Diameter: ten minste 125 mm, ten hoogste 160 mm op, en ter plaatse van de kadastrale eigendomsgrens,
- Materiaal: PVC klasse SN8, kleur roodbruin RAL 8023.

*Voorschriften op grond Bouwbesluit artikel 6.18 lid 4, sub b:*

- Plaats: volgens tekening DZ\_INH\_RIO-9194\_SWR\_V1 d.d. 09-05-2016. Aanbrengen tot op 50 cm uit de kadastrale eigendomsgrens.
- Aanlegdiepte: ten minste 60 cm, ten hoogste 80 cm onder maaiveld (bovenkant buis) ter plaatse van de kadastrale eigendomsgrens/grens openbare ruimte,
- Diameter: 125 mm op of ter plaatse van de eigendomsgrens,
- Materiaal: PVC klasse SN8, kleur grijs RAL 7037.

*Voorschriften op grond van Bouwbesluit artikel 6.18 lid 4, sub. c:*

- Wanneer de gevellijn gelijk is aan de (toekomstige) eigendomsgrens, dan op 50 cm uit de gevellijn een ontstoppingsstuk van het type klemdeksel toepassen (geen schroefdeksel toepassen)
- In verband met aansluiting op een openbaar vuilwaterriool (gemengd stelsel) de gebouw- of

- terreinleidingen voor hemelwater voorzien van een (samengesteld) sifon/waterslot.
- Voldoende ontstoppingsstukken en/of inspectiemogelijkheden binnen de eigendomsgrens toepassen.

#### **Realisatie van nieuwe (perceel) aansluitingen op de openbare riolering:**

Nieuwe (perceel)aansluitingen op de openbare riolering worden niet anders dan door of vanwege de gemeente Utrecht gerealiseerd. Dit geldt ook voor wijzigingen aan bestaande perceelaansluitleidingen. Minimaal **8 weken** voordat moet worden aangevangen met de realisatie van nieuwe aansluitingen op de openbare riolering moet door middel van een schriftelijke opdrachtverstrekking (of per e-mail bericht) om aansluiting worden verzocht bij:

Gemeente Utrecht Stadsbedrijven, afdeling Stedelijk Beheer,  
groep Civiele Techniek, team Stedelijk Water & Riolering  
mail: [swr@utrecht.nl](mailto:swr@utrecht.nl)

Vermeld in de schriftelijke opdrachtverstrekking minimaal de volgende gegevens:  
opdracht tot aansluiting(en)  
locatie aansluiting(en)  
kenmerk en/of afschrift Omgevingsvergunning  
factuuradres t.b.v. aansluitkosten

De gestelde termijn tussen opdrachtverstrekking en realisatie is noodzakelijk om (eventueel) noodzakelijke vooronderzoeken te verrichten, en de werkzaamheden in te plannen.

De gemeente Utrecht (in deze vertegenwoordigd door SWR) behoudt zich het recht voor om wijzigingen/aanvullingen op plaats, diepte en diameter, zoals bedoeld in Bouwbesluit 2012 artikel 6.18 lid 4a en 4b door te voeren indien zij dit noodzakelijk en/of redelijk acht.

#### **Aansluitkosten riolering:**

Indien de aansluitkosten niet uit hoofde van een eerder door vergunninghouder met de gemeente gesloten overeenkomst zijn voldaan, dient minimaal 8 weken voordat de aansluitingen gerealiseerd moet worden door/namens vergunninghouder een schriftelijke (of per e-mail bericht) opdracht aan de genoemde afdeling worden verleend.

In al deze gevallen geldt:

De aansluitkosten zijn op basis van nacalculatie voor rekening van vergunninghouder. Hiervoor ontvangt vergunninghouder een aparte factuur.

Onder aansluitkosten wordt verstaan: ALLE te maken kosten welke voor het realiseren van de aansluitingen op het gemeenteriool noodzakelijk zijn, eventuele onderzoeks- en (her)ontwerpkosten zijn hierbij inbegrepen.

Tevens vallen de kosten voor toeslagen, tijdelijke grondwaterverlagingen (bemalingen), tijdelijke verkeersmaatregelen, herstel van tijdelijke of permanente verhardingen en de kosten voor het aanvragen van (al dan niet tijdelijke) overige toestemmingen onder de aansluitkosten

Voor gevallen waarbij aansluitkosten zijn voldaan uit een overeenkomst tussen vergunninghouder en gemeente geldt alleen een meldingsplicht en een schriftelijk verzoek tot aansluiting. Vergunninghouder of diens gemachtigde overlegt vooraf een afschrift van de betreffende overeenkomst aan de genoemde afdeling.

### **Afvalwaterlozingen:**

Afvalwaterlozingen moeten voldoen aan de Wet Milieubeheer en het Activiteitenbesluit Milieubeheer (Ab) bij lozingen vanuit inrichtingen.

Afvalwater zoals bedoeld in afdeling 3.6 (voedingsmiddelen) moet voldoen aan de in het Activiteitenbesluit Milieubeheer voor de desbetreffende activiteit gestelde eisen.

Hierbij valt te denken aan bedrijfsafvalwater dat voorafgaand aan de vermenging met ander afvalwater c.q. lozing op de openbare riolering dient te worden geleid door een vetafscheider die voldoet aan en wordt gebruikt conform NEN-EN 1825-1 en 2.

Bij onjuist gebruik van de particuliere riolering zijn de kosten voor onderhoud of herstel van het particuliere of openbare riolering volledig voor rekening van perceeleigenaar.

Onder onjuist gebruik wordt in ieder geval inbegrepen:

het via deze aansluiting(en) lozen van stoffen die, vanwege hun aard en samenstelling, verstoppingen in de aansluitleiding(en) of hoofdriool veroorzaken of kunnen veroorzaken en/of de constructie van de aansluitleiding(en) of hoofdriool aantasten of aan kunnen tasten.

### **Nb.**

In de aanvraag is een vetafscheider in een perceel van derden (gemeentegrond) geprojecteerd. Het plaatsen en hebben van deze voorziening kan alleen met redenen omkleed worden toegestaan indien er redelijkerwijs geen mogelijkheden zijn om deze voorziening binnen de inrichting te plaatsen. De voorziening is immers primair voor de bedrijfsvoering van (een gedeelte van-) de inrichting bedoeld. Uit de aanvraag blijkt niet dat het plaatsen van de voorziening binnen de inrichting niet mogelijk is. Bij het argument *“een andere huurder in de onderliggende inpandige ruimte”* is het nog steeds mogelijk om de voorziening binnen de inrichting te plaatsen.

Voor het plaatsen en hebben van een vetafscheider in de openbare ruimte is (mogelijk) een afzonderlijke toestemming van de gemeente Utrecht als grondeigenaar vereist wanneer inderdaad redelijkerwijs geen andere mogelijkheden voor plaatsing zijn. Het is aan vergunninghouder zelf om dit na te gaan.

Het beheer en onderhoud van de afscheider is/wordt dan (mogelijk) door middel van een afzonderlijke privaatrechtelijke overeenkomst tussen grondeigenaar gemeente Utrecht en vergunninghouder/rechthebbende geregeld.

### **Flora en Fauna**

In de ingediende notitie van buro Waardenburg d.d. 13 september 2016 wordt geconcludeerd dat het plangebied geen functie heeft als verblijfplaats/nest gierzwaluw, huismussen en vleermuizen. Er is geen ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig. U dient rekening te houden met de zorgplicht op grond van artikel 2 lid 1 van de Flora- en faunawet. In verband met de mogelijkheid van broedende vogels in het rond het gebouw wordt geadviseerd versturende werkzaamheden uit te voeren buiten het broedseizoen.

### **Bodem**

Naar aanleiding van de aanvraag van een omgevingsvergunning en op basis van het verstrekte bodemonderzoek is deze bodemkwaliteitsverklaring opgesteld. Daarbij is getoetst aan de Circulaire bodemsanering 2013. Het doel van deze toetsing is om het bouwen op ernstig verontreinigde grond tegen te gaan, voor zover schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers.

#### Toetsing:

Op plaatsen waar de bestaande bebouwing wordt uitgebreid moet bodemonderzoek worden verricht conform de NEN5740. Ook op plaatsen waar de kelder wordt uitgebreid of verdiept moet bodemonderzoek worden gedaan.

#### Algemene opmerkingen:

- Omdat in de grond de AW2000-waarden worden overschreven is deze grond niet schoon en niet geschikt voor onbeperkt hergebruik. De afvoer van deze grond kan leiden tot verhoogde kosten. Ten behoeve van grondafvoer is aanvullend monsternamen en onderzoek noodzakelijk.
- Deze verklaring is geen "schone grondverklaring" en betekent niet dat er geen verontreiniging in de bodem aanwezig is.
- Deze verklaring betreft geen "beschikking ernst en spoed" zoals in het kader van de Wet Bodembescherming (art. 29 jo. 37 Wbb) wordt afgegeven.
- Voor details wordt verwezen naar het genoemde bodemonderzoek.
- Deze verklaring is geldig tot 5 jaar na rapportagedatum van het bodemonderzoek, mits na rapportage van het bodemonderzoek geen bodembedreigende activiteiten zijn uitgevoerd op het onderzochte terrein. Dit is ter beoordeling aan de gemeente.
- Na sloop van de opstallen dient een aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden van het terreindeel waar gesloopt en nieuwbouw overlappen.
- Indien grondwater wordt onttrokken ten behoeve van de bouw dient onderzocht te worden of deze onttrekking invloed heeft op mobiele verontreinigingen in de omgeving van de locatie of in het diepere grondwater. Indien dit het geval is, is het noodzakelijk een saneringsplan op te stellen of aansluiting te zoeken bij het "saneringsplan biowasmachine" of een eventueel in de toekomst vast te stellen gebiedsplan.

#### Geluid

Het cumulatieve geluidniveau van laden en lossen is bij de appartementen in de Neudeflat volgens huidige prognoses overdag 4 dB boven de richtwaarde: 54 dB(A).

Uitgangspunt bij de prognose is onder andere beperking van het gebied van de vrachtwagenkoeling en voor de supermarkt het gebruik van vrachtwagens met stille laadbakken.

Bij het laden en lossen in de avond (bestelbusjes in de Drakenburgstraat) zal de grenswaarde voor het maximale geluidsniveau worden overschreden als gevolg van het dichtslaan van het autoportier waarbij het maximale geluidsniveau van 74 dB(A) kan worden verwacht. Dit kan voor een huurder van het postkantoor een 9 dB verruiming van de grenswaarde voor het L<sub>max</sub> nodig maken. Het maatwerkvoorschrift kan worden opgesteld als de huurders en de gebruikers bekend zijn. Deze geluidsniveaus worden voor deze woonsituatie als aanvaardbaar gezien.

Maatregelen zoals genoemd in de Ruimtelijke Onderbouwing moeten worden nagekomen.

#### Parkeren

De berekening van de parkeerbehoefte met betrekking tot auto- en fietsparkeren (adviseurs mobiliteit Goudappel/Coffeng d.d. 21 maart 2016 FTS032/Rta/0094.02) past binnen de kaders van de nota Stallen en Parkeren mits wordt voorzien in 12 extra autoparkeerplaatsen. Deze worden gereserveerd in de parkeergarage aan de Kruisstraat (zijnde 1000 meter loopafstand van het postkantoor).

## Activiteit Monument

Het in enig opzicht wijzigen van het (beschermd) monument (artikel 2.1 lid 1 sub f)

### Overwegingen

Het plan betreft het herbestemmen van het voormalige hoofdkantoor tot bibliotheek, auditorium, retail, horeca, fietsenstalling.

Door de commissie Welstand en Monumenten is een positief advies met opmerkingen uitgebracht op 19 april 2016.

Door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is een positief advies uitgebracht op 22 april 2016.

Het plan tot wijzigen van het voormalige postkantoor leidt op onderdelen tot aantasting van de monumentwaarden van het pand. Om tot een nieuw gebruik van een dergelijk omvangrijk monument te komen is dat onvermijdelijk. Voor de planvorming is de bouwhistorische opname die is opgesteld door het bureau Oversticht een belangrijke onderlegger geweest. Veel ingrepen houden rekening met de in de bouwhistorische opname beschreven monumentwaarden. Voorgestelde wijzigingen respecteren in afmeting, plaats en vormgeving de waardering van het monument.

#### *Ingrepen aan het exterieur van het postkantoor.*

Door de gecombineerde functies van bibliotheek, fietsenstalling, retail en ondersteunende horeca zijn naast de bestaande hoofdentree nieuwe entrees noodzakelijk zijn. Het aantal entrees wordt beperkt tot de hoogst noodzakelijke. De vormgeving en positie van de nieuwe entrees is afgestemd op het gevelbeeld van het postkantoor waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande raamopeningen die vergroot worden tot entree partij. De entrees in de nieuwbouw maken integraal onderdeel uit van het ontwerp van de nieuwbouw. Met de vormgeving en positie van deze entrees zijn geen monumentwaarden in het geding. Aan de gevels van het Neude, de Potterstraat en de Drakenburgstraat wordt in de vensteropeningen bij de ruimten die voor de bibliotheek in gebruik zijn zonwering aangebracht. De zonwering wordt automatisch gestuurd zodat alleen bij zonbelasting op de betreffende gevel de zonwering naar beneden gaat. Hiermee wordt voorkomen dat de zonwering per raam wel of niet naar beneden gelaten wordt waardoor een rommelig gevelbeeld zou ontstaan in de strakke uitstraling van het gevelbeeld. Tevens wordt voorkomen dat zonwering permanent naar beneden staat. De zonwering wordt in dit geval daadwerkelijk gebruikt waarvoor deze bedoeld is, namelijk het voorkomen van te veel warmte instraling. Met het toepassen van zonwering op deze wijze wordt voorkomen dat er zwaardere (meer milieubelastende) koelingsapparatuur moet worden gebruikt.

In de kap komen diverse ruimten die publiek toegankelijk zijn. Om deze ruimten van daglicht te voorzien en om aanwezige personen zicht naar buiten te geven wordt in het voor dakvlak een 'lichtstrook' geplaatst en in de dakvlakken aan de Potterstraat en de Drakenburg straat een aantal dakvensters. Zowel de lichtstrook als de dakvensters hebben een dusdanig afmeting dat de kap grotendeels een gesloten uitstraling behoudt.

Aan de zijde van de Drakenburgstraat wordt ten behoeve van de expeditie van bibliotheek, retail en horeca een aantal ingrepen gedaan. De bestaande keermuur wordt voor een klein gedeelte ingekort om zodoende een opstelplaats voor vrachtverkeer te realiseren. Deze keermuur is vrij eenvoudig van opzet en uitstraling. Het inkorten heeft weinig impact op de ondergeschiktheid van de keermuur en de monumentwaarde van het gevelbeeld van het postkantoor aan de Drakenburgstraat. Tevens worden een tweetal liften, die verzonken in het straatprofiel liggen, aangebracht ten behoeve van de expeditie. Door

het verzonken aanbrenge n zijn de liften alleen zichtbaar op het moment dat er sprake is van laden en lossen.

*Ingrepen aan het interieur van het postkantoor.*

Het meest in het oog springende karakteristiek van het interieur, naast het historische materiaal, is de ruimtelijke scheiding van de impostante voor het publiek toegankelijke hal en de geslotenheid van de kantoren rond de hal die voor het publiek niet toegankelijk waren. De nieuwe functies van bibliotheek en horeca geven, zoals door de RCE in haar advies ook wordt opgemerkt, het gebouw een voor publiek toegankelijk functie wat de beleefbaarheid ten goede komt. Het brengt wel grotere verkeersstromen met zich mee dan de voormalige kantoorfuncties. Ten behoeve daarvan moeten een aantal bestaande deuropeningen worden verbreed. Tevens is het van belang om op een aantal plaatsen zicht te krijgen op de centrale hal zodat bezoekers zich in het gebouw kunnen oriënteren, De benodigde doorbraken zijn in afmeting afgestemd op functionaliteit. De gekozen vormgeving respecteert de uitstraling van de binnenmuren in de kantoorruimten. De centrale hal blijft in zijn opzet ongewijzigd. De enkele doorbraak die gemaakt wordt om de bezoeker zicht op de centrale hal te geven heeft een dusdanige afmeting dat de kenmerkende geslotenheid van de hal naar de voormalige kantoren herkenbaar blijft.

*Nieuwbouw aan de Oudegracht.*

Aan de zijde van de Oudegracht wordt een nieuwbouwwolume geplaatst ten behoeve van de retail. De gesloten uitstraling van de achterzijde van het postkantoor is, met name in stedenbouwkundig opzicht, een minder waardevolle situatie aan de prominente Oudegracht met zijn stadskastelen. De nieuwbouw die in het architectuurbeeld aansluit bij het ontwerp van Crouwel en gebruik maakt van nieuwe materialen om de eigentijdsheid van de ingreep aan te geven, is passend in de stedenbouwkundige waardering van de omgeving. De nieuwbouw past ook in de beeldkwaliteit van de gevelwand van de Oudegracht. In de fase van voorlopige ontwerpen is zorgvuldig gekeken naar de mogelijkheid tot het behouden van de garage aan deze zijde. Het behouden van de garage in de gevelwand zou echter te veel afbreuk hebben gedaan aan de beeldkwaliteit van de gevelwand aan de Oudegracht. Hoewel de garage monumentwaarde heeft (zoals in het bouwhistorisch rapport is aangegeven) is behoud er van in de gehele herbestemming van het postkantoor niet mogelijk gebleken.

Uit oogpunt van monumentenzorg is er geen bezwaar tegen het verlenen van de omgevingsvergunning.

**Voorschriften**

Op grond van artikel 2.22 lid 2 verbinden wij uit oogpunt van het belang van monumentenzorg de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning:

Diverse details zijn op dit moment op hoofdlijnen uitgewerkt. Sommige detailleringen kunnen pas worden uitgewerkt na ontmanteling/sloop van bouwdelen. Voor de detaillering geldt dat nadere uitwerking ter goedkeuring van de afdeling Erfgoed dient te geschieden.

Van een aantal onderdelen, zoals de zonwering, is de definitieve kleur nog niet bepaald omdat deze afgestemd moet worden op de uitstraling van gevels na reiniging. Voor onderdelen waarvan de definitieve kleur nog niet is vastgesteld geldt dat de definitieve kleur moet worden afgestemd met de afdeling Erfgoed.

Op de zolders is een grote hoeveelheid dakpannen aanwezig. Gezien de bijzondere vorm van de dakpan en de hoge monumentwaarde die de dakpannen vertegenwoordigen in de bestaande kappen adviseren wij u een deel van de dakpannen in het gebouw op te slaan voor eventuele noodreparaties en de overige dakpannen elders op te slaan zodat deze voor omvangrijkere reparaties gebruikt kunnen worden.

U dient gelegenheid te geven tot bouwhistorisch onderzoek en documentatie indien de cultuurhistorische waarde van het monument daar aanleiding toe geeft. Dit kan zowel voor als tijdens de werkzaamheden geconstateerd worden.

Indien er bouwfragmenten of onderdelen worden aangetroffen met cultuurhistorische waarde moet er contact opgenomen worden met de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht.

### **Activiteit Sloop**

Het slopen van een bouwwerk in een beschermd stads- of dorpsgezicht (artikel 2.1 lid 1 sub h Wabo)

### **Overwegingen**

- Het slopen is in overeenstemming met het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Binnenstad".

### **Voorschriften**

- De sloopwerkzaamheden zijn onderdeel van de verbouwwerkzaamheden. De Afdeling Erfgoed en de Commissie voor Welstand en Monumenten zijn akkoord met dit bouwplan.
- We wijzen u op het feit dat u naast deze omgevingsvergunning tevens een sloopmelding op grond van artikel 1.26 van het Bouwbesluit 2012 moet indienen via de website [www.omgevingsloket.nl](http://www.omgevingsloket.nl).

### **Archeologie**

Op de archeologische waardenkaart van de Gemeente Utrecht bevindt het plangebied zich in een gebied met een hoge archeologische waarde. Hiervoor geldt dat bodemingrepen groter dan 50m<sup>2</sup> en dieper dan 50 cm. beneden maaiveld onderzoeks- en vergunningplichtig zijn. De aanvrager dient in overleg met Afdeling Erfgoed 030-2863990, een archeologisch bodemonderzoek te laten verrichten in de vorm van een booronderzoek.

### **Activiteit Uitvoeren werkzaamheid (aanleg)**

Het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor een aanlegvergunning vereist is op grond van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 sub b van de Wabo).

### **Overweging**

Op grond van artikel 30 lid 9 van het ter plaatse geldende bestemmingsplan is het verboden binnen de bestemming Waarde-Beschermd Stadsgezicht zonder aanlegvergunning gebouwen geheel of gedeeltelijk te slopen.

Aan de kant van de Oudegracht wordt ten behoeve van het realiseren van dit bouwplan het bestaande trafohuisje op het binnenterrein gesloopt.

De aanvrager heeft hiertoe bij zijn aanvraag stukken gevoegd ter beoordeling van het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de stedenbouwkundige waarden en de schoonheid van het beschermd stadsgezicht.

### **Beoordeling**

Het onderhavige bouwplan voldoet aan de voorwaarden waaronder medewerking kan worden verleend voor de benodigde aanlegvergunning. Uit de beoordeling van het plan is gebleken dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de stedenbouwkundige waarden en de schoonheid en het karakter van het beschermd stadsgezicht.

## Conclusie

Er zijn geen redenen om geen medewerking te verlenen aan de vereiste omgevingsvergunning voor de activiteit 'Uitvoeren werkzaamheid' (aanleg).

## Toestemming inneming openbare grond

Hierbij verlenen wij u de in artikel 2.9 van de Algemene plaatselijke verordening bedoelde vergunning voor het gebruik van de bij Neude 11 te Utrecht gelegen gemeentegrond ten behoeve van nieuwbouw/verbouw. Het gaat om in totaal 250 m2 gemeentegrond, die gebruikt wordt voor plaatsing van een vuilcontainer, opslag, schutting/hekwerk, vaste/rolsteiger. Deze vergunning geldt van 1 april 2017 tot en met uiterlijk 31 oktober 2018.

U dient zich te houden aan de afspraken conform het kernteam d.d.24 februari 2016.

Voor deze vergunning gelden de volgende voorwaarden:

- 1 Bouwmaterieel mag enkel in verband met het hierboven beschreven werk worden geplaatst;
- 2 Bij het plaatsen van objecten op gemeentegrond moet een vrije doorgang worden gewaarborgd met over de volle lengte een breedte van ten minste 1,5 meter. Indien dit niet mogelijk is moet een onderdoorgang worden aangebracht dan wel een signalering tot oversteken aanbrengen;
- 3 Alle aanwijzingen van de afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving, met betrekking tot het te plaatsen bouwmaterieel, waaronder de maximale tijdsduur, het ruimtebeslag, de locatie en wijze van plaatsing dienen onverwijld te worden opgevolgd;
- 4 In gemeentegrond, afgesloten door een schutting of omkasting, mogen geen ingravingen of opbrekingen plaatsvinden zonder voorafgaande schriftelijke vergunning van de afdeling Wegen van Stadsbedrijven;
- 5 De afvoer van straat- en gootwater mag niet worden belemmerd of gestuit en straatkolken, afsluitingen van gas- en waterleiding, brandkranen en kabelkasten van de nutsbedrijven mogen niet aan het zicht worden onttrokken. Palen van Eneco dienen tegen beschadiging te worden beschermd;
- 6 Het is zonder vooraf verkregen vergunning niet toegestaan om op of tegen het bouwmaterieel reclame aan te brengen;
- 7 Op de openbare grond waarvoor hierbij vergunning wordt verleend mogen geen voertuigen van de vergunninghouder, zijn opdrachtgever of van zijn onderaannemers e.d. worden geparkeerd. De IOG-vergunning is slechts bedoeld voor plaatsing van de in deze vergunning vermelde objecten;
- 8 U mag met deze vergunning geen objecten plaatsen op bijzondere parkeerplaatsen (zoals gehandicaptenparkeerplaatsen, laad en losplaatsen, oplaadplaatsen voor elektrische auto's, taxistandplaatsen etc.), tenzij dit conform de vergunning uitdrukkelijk en expliciet is toegestaan.
- 9 Na afloop van elk werk dient de gemeentegrond schoon te worden opgeleverd en eventueel beschadigd gemeentelijk eigendom (trottoirs, plantsoen e.d.) dient te worden hersteld. Bij uitblijven hiervan zullen de kosten van reiniging en/of herstel op de vergunninghouder worden verhaald;
- 10 Steigers die geplaatst worden in de binnenstad mogen niet opklimbaar zijn en moeten worden voorzien van een deugdelijke inklimbeveiliging met een hoogte (gemeten vanaf het aansluitende terrein) van minimaal twee meter.
- 11 Open containers moeten te allen tijde worden afgedekt, dit ter voorkoming dat de inhoud voor andere doeleinden wordt gebruikt en/of dat er illegaal afval in wordt gedumpt.

- 12 Er mag nooit gesnoeid worden aan bomen of struiken.
- 13 Binnen de kroonprojectie van bomen mogen geen objecten of opslag worden geplaatst.
- 14 Indien objecten of opslag in de nabijheid (buiten de kroonprojectie) van bomen worden geplaatst dienen, in overleg met de parkbeheerder of wijkopzichter, bomen en boomgroepen te worden afgezet (met bijvoorbeeld bouwhekken of boomlatten).
- 15 U dient te allen tijde te zorgen dat blijvende schade aan het groen wordt voorkomen.
- 16 Indien schade aan een boom is geconstateerd, wordt een minimumbedrag van EUR 453,78 per boom bij u in rekening gebracht.

#### **Voorwaarden evenementen:**

Het naastgelegen plein "Neude" is bestemd als evenementenlocatie. Hier vinden jaarlijks diverse evenementen plaats, welke middels een evenementenvergunning worden toegestaan. Een evenementenvergunning heeft een mogelijk schorsende werking voor overige vergunde activiteiten in de directe omgeving. Er dient afstemming plaats te vinden met de organisatoren van evenementen, welke op deze locatie plaatsvinden, zodat beide activiteiten doorgang kunnen vinden. Uw contactgegevens zullen worden verstrekt aan de betreffende organisatoren.

#### **Legeskosten, Parkeerplaatsgeld en Precario.**

Voor de behandeling van uw aanvraag bent u legeskosten verschuldigd. Het legesbedrag is afhankelijk van het aantal objecten dat u gaat plaatsen. U heeft aangegeven 4 object(en) te gaan plaatsen. Per object geldt een legesbedrag van € 71,10. Het legesbedrag voor deze aanvraag is in totaal € 284,40.

Naast de leges bent u ook parkeerplaatsgeld verschuldigd, als u een betaalde parkeerplaats in gebruik neemt voor iets anders dan het stallen van een voertuig. Dit bedrag is gebaseerd op de verordening parkeerbelastingen en precariobelasting. Op grond hiervan bent u € 5.234,96 verschuldigd.

In uw aanvraag heeft u aangegeven dat u 250 m<sup>2</sup> overige openbare grond in gebruik zal nemen. Als u de in deze vergunning bedoelde overige openbare grond daadwerkelijk in gebruik neemt, bent u precariobelasting verschuldigd. Dit bedrag is gebaseerd op de Precarioverordening 2016, waarin de volgende bedragen zijn vastgesteld: € 0,29/m<sup>2</sup>/dag, € 1,16/m<sup>2</sup>/week, € 3,49/m<sup>2</sup>/maand. Op grond hiervan bent u een bedrag van € 18.352,50 verschuldigd.

De nota voor de legeskosten, precariobelasting en parkeerplaatsgeld (totaal € 23.871,86) wordt afzonderlijk verzonden..

**Let op:** In het centrum van Utrecht geldt een milieuzone voor personen- en bestelauto's op diesel van vóór 1 januari 2001, en vóór bepaalde typen vrachtwagens. U vindt alle informatie over de locatie, toelatingseisen en ontheffingsmogelijkheden op [www.utrecht.nl/milieuzone](http://www.utrecht.nl/milieuzone).

Binnen Utrecht gelden in een aantal straten lengte-, hoogte- en/of aslastbeperkingen. Breedtebeperkingen kent Utrecht niet. Daarnaast zijn enkele vrachtwagenverboden van kracht. Voor een overzicht van de verschillende voertuigbeperkingen verwijzen wij u naar [www.utrecht.nl/goederenvervoer/voertuigbeperkingen](http://www.utrecht.nl/goederenvervoer/voertuigbeperkingen). U kunt zich hier op de hoogte stellen van de voor uw voertuig mogelijk van toepassing zijnde beperkingen.

t.b.v. Sector PDIV.

Ons kenmerk : HZ\_WABO-16-09655

Sector : Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Behandeld door : J.O.M. Geleyns

Doorkiesnummer : 030 - 286 46 57

U wordt verzocht van bijgaande omgevingsvergunning afschriften te maken voor:

Rijnboutt bv  
T.a.v. R. Zwagemaker  
Postbus 59316  
1040 KH AMSTERDAM

Aan: de leden van de gemeenteraad

<b>Behandeld door</b>	T. Timmerman	<b>Datum</b>	11 oktober 2016
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 28 63655	<b>Ons kenmerk</b>	16.507618
<b>E-mail</b>	t.timmerman@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Planologische procedure Postkantoor Neude
<b>Bijlage(n)</b>	4	<b>Verzonden</b>	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden
<b>Uw kenmerk</b>			
<b>Uw brief van</b>			

Geachte dames en heren,

Op 28 juni 2016 informeerden wij u per brief (16.505368) over de planologische procedure voor de Herontwikkeling van het Postkantoor op de Neude. A.s.r. Vastgoed Vermogensbeheer (hierna: "ASR") heeft op 25 maart 2016 een aanvraag ingediend voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Met deze brief geven wij een toelichting op de ontwerpvergunning en ons verzoek aan de raad om een specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- en fietsparkeerfunctie, waardoor het mogelijk wordt om een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure te starten.

### Geheimhouding

Op de bijlage anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst) hebben wij permanente geheimhouding opgelegd. Wij hebben dit gedaan conform artikel 55 lid 1 en artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet. De anterieure overeenkomst bevat bedrijfs- en financiële gegevens van ASR die vertrouwelijk aan de gemeente zijn verstrekt. Daarnaast kan openbaarmaking van de overeenkomst de onderhandelingspositie van de gemeente bij toekomstige transacties schaden en leiden tot onevenredige benadeling van de ontwikkelaar en eigenaar van het voormalige postkantoor. De geheimhouding is gebaseerd op de artikel 10 lid 1 sub c en artikel 10 lid 2 sub b en g Wet openbaarheid van bestuur (Wob).

### De ambitie

Het voormalig Postkantoor wordt her ontwikkeld en (beperkt) uitgebreid aan de zijde van de Oudegracht, waar een souterrain wordt gerealiseerd en nieuwbouw is beoogd. De nieuwbouw krijgt de dezelfde hoogte als het bestaande gebouw en biedt de mogelijkheid om deze zijde van het pand meer te betrekken bij het winkelgebied aan de Oudegracht. Het trafogebouwtje aan de Oudegrachtzijde wordt daarvoor afgebroken. Als bijlage is de ontwerp-vergunning en de ruimtelijke onderbouwing

toegevoegd. Na de herontwikkeling worden in het pand de volgende functies gevestigd: bibliotheek inclusief ondersteunende horeca (ca. 8969 m<sup>2</sup>) en kantoor (ca. 633 m<sup>2</sup>), horeca (ca. 264 m<sup>2</sup>), detailhandel (ca. 5596 m<sup>2</sup>), waaronder een foodmarkt (ca. 2011 m<sup>2</sup>) en een (publieke) fietsenstalling in het souterrain. (ca. 1346 m<sup>2</sup>).

### De planologische procedure

Zoals wij u in juni 2016 hebben laten weten wordt de herontwikkeling van het Postkantoor op verzoek van ASR planologisch mogelijk gemaakt via een afwijkingsbesluit Omgevingsvergunning en niet via een procedure om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. De door de raad afgegeven algemene verklaring van geen bedenkingen is voor dit initiatief niet bruikbaar. Bovendien willen we de raad proactief betrekken bij dit omvangrijke en bijzondere project. Wij vragen u daarom om een specifieke verklaring van geen bedenkingen af te geven. Tevens verzoeken wij u om de coördinatie-regeling, als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) toe te passen, zodat het besluitvormingsproces voor de diverse omgevingsvergunningen wordt gecoördineerd en de vergunningen samen ter inzage worden gelegd. ASR heeft hiertoe een verzoek ingediend. Aangezien het voormalige postkantoor een rijksmonument betreft, is voor de wijzigingen in en aan het pand en de sloop van het bijgebouw ook een verklaring van geen bedenkingen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vereist. De Rijksdienst heeft reeds een positieve ontwerpverklaring afgegeven waarbij ook de sloop van het bijgebouw is meegenomen. Daarnaast heeft ASR een verzoek om ontheffing ingediend in het kader van de Flora en Faunawet bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Het vervolg van het planologische traject ziet er als volgt uit:

- Indien u besluit om een specifieke verklaring van geen bedenkingen af te geven en een coördinatiebesluit te nemen wordt de ontwerp omgevingsvergunning (inclusief specifieke verklaring van de raad) gedurende 6 weken ter inzage gelegd;
- Vervolgens besluit het college over de op het ontwerp ingediende zienswijzen. Indien er een (procedurele) zienswijze over de specifieke verklaring wordt ingediend, wordt de raadscommissie Stad en Ruimte hierover gehoord. Daarna volgt besluitvorming op de vergunningaanvraag door het college;
- Deze beslissing op de vergunningaanvraag is gedurende zes weken voor beroep vatbaar;
- Als de vergunning kan worden verleend treedt deze zes weken na publicatie van de beslissing in werking.

### Aanvullende besluiten

Om de herontwikkeling van deze bijzondere locatie mogelijk te maken, hebben wij een aantal aanvullende besluiten genomen, onder voorbehoud dat de raad een verklaring van geen bedenkingen afgeeft. Deze besluiten betreffen:

1. het benutten van de afwijkingsmogelijkheid uit de Nota Stallen en Parkeren;
2. de bevoorrading van het Postkantoor na herontwikkeling;
3. het instemmen met de overschrijding van geluidniveaus;
4. het Flora- en Fauna onderzoek;
5. het energielabel C als streefwaarde;
6. de sloop van het bijgebouw.

Ad. 1 het benutten van de afwijkingsmogelijkheid uit de Nota Stallen en Parkeren

De Nota Stallen en Parkeren biedt het college in bijlage 1 de mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis voor autoparkeerplaatsen als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Een van de vooraf in de Nota gedefinieerde afwijkingsmogelijkheden betreft de mogelijkheid om in het A1-gebied bij een ontwikkeling af te wijken van de parkeereis als extra fietsparkeerplaatsen (dus meer plaatsen dan normaal) worden gerealiseerd. Hierbij geldt dat voor elke vervallen autoparkeerplaats anderhalve fietsparkeerplaats meer gerealiseerd moet worden. Deze substitutie is voor 10% van de parkeereis mogelijk. Gezien de ligging van het Postkantoor aan de rand van het voetgangersgebied, aan een doorgaande fietsroute en het feit dat er een inpandige fietsenstalling gebouwd wordt, maakt ASR gebruik van de mogelijkheid om 10% van de autoparkeerplaatsen om te zetten naar fietsparkeerplaatsen.

Daarnaast biedt de Nota de mogelijkheid om een specifieke afwijkingsmogelijkheid, maatwerkoplossingen, toe te passen. Gezien de rijks monumentale status van het pand, waar het niet wenselijk en mogelijk is om parkeerplaatsen te realiseren, in combinatie met de publieke invulling van het pand door het vestigen van de centrale bibliotheek, vinden wij het toepassen van een specifieke maatwerkoplossing in dit geval aanvaardbaar voor de in het pand te vestigen foodmarkt. Deze zogenaamde 'mandjes supermarkt' is gericht op voetgangers en fietsers. Er zijn geen mogelijkheden om met de auto bij de supermarkt te parkeren en/of met de auto de boodschappen te laden. Daarom wordt de autoparkeernorm voor deze foodmarkt eveneens omgezet naar fietsparkeerplaatsen. Als voorwaarde aan de vergunning wordt toegevoegd dat de te vestigen foodmarkt ook enkel een 'mandjes supermarkt' mag zijn. Uiteindelijk resulteert dit in een vermindering van de parkeereis met 34 autoparkeerplaatsen.

Gezien de jurisprudentie dienen de resterende autoparkeerplaatsen voldoende structureel en duurzaam beschikbaar te zijn binnen 1.000 meter loopafstand van het Postkantoor. In de parkeergarage Kruisstraat zijn voldoende plekken structureel en duurzaam beschikbaar zijn op tijden, dat het nodig is voor de parkeervraag van deze ontwikkeling.

Ad. 2 de bevoorrading van het Postkantoor

De expeditie zal vooral plaats vinden in de Drakenburgstraat. Gezien de opzet van het gebouw is dit een logische plek. Er is al een toegang voor goederenvervoer. Voor de herontwikkeling van het Postkantoor wordt op de hoek Drakenburgstraat en Neude een laadpunt ingericht, met twee hefplatform's. Voor de vrachtwagens wordt uitgegaan van laden en lossen tussen 07:00 uur en 19:00 uur. Voor één winkelunit is het mogelijk om te laden en lossen met bestelbusjes op de hoek Oudegracht en Potterstraat. Aangezien hier geen woningen dichtbij liggen, willen we op deze locatie zoveel mogelijk in de avond en nacht laden en lossen. Met dit besluit faciliteren we deze mogelijkheid. Zodra meer huurders van het pand bekend zijn, gaat de gemeente met deze huurders in overleg om de logistiek voor het gehele pand te optimaliseren. Mochten op termijn venstertijden worden ingevoerd voor het gebied Oudegracht, Drakenburgstraat en de Neude, dan past de voorgestelde bevoorrading daar niet binnen. In dat geval is maatwerk noodzakelijk voor de bevoorrading van het Postkantoor.

#### Ad. 3 het instemmen met de overschrijding van geluidniveaus

Uit een geluidsonderzoek, dat een prognose geeft van de geluidsniveaus blijkt dat de geluidsniveaus bij de appartementen aan de Drakenburgstraat (in de Neudeflat) overdag overschreden worden, ook met de maatregelen die worden opgelegd, zoals stille laadbakken (Piek-Keur Certificaat). Op dit moment is geen zicht op maatregelen om de geluidsniveaus van laden en lossen verder terug te dringen. Bij de ruimtelijke afweging, die is gemaakt ten aanzien van de inpasbaarheid van deze functie, is geconcludeerd dat op basis van de gevelwering van de betreffende appartementen een binnen niveau van 35 dB(A) gegarandeerd wordt, waarmee aan het Activiteitenbesluit milieubeheer voldaan wordt.

Vanwege verkeersveiligheid is, ondanks aanwezigheid van begeleiders, een achteruitrijsignalering nodig. Mogelijke vergaande maatregelen voor logistiek zijn pas te bepalen zodra de huurders bekend zijn. Wij hebben daarom besloten om in te stemmen met een overschrijding van de richtwaarde langtijdgemiddelde geluidniveau overdag met 4 dB en in te stemmen met een overschrijding van de grenswaarde van piekniveaus in de avondperiode met 9 dB, waarbij een maatwerkvoorschrift wordt opgesteld. Daarbij wegen we ook mee dat de piekniveaus in de avondperiode het gevolg zijn van het dichtslaan van portieren van bestelauto's. In de Drakenburgstraat worden nu al auto's geparkeerd, waarbij autoportieren worden dichtgeslagen.

#### Ad. 4 het Flora- en Fauna onderzoek

Op basis van de aangeleverde onderzoeken blijkt dat het plangebied geen functie heeft als verblijfplaats voor vleermuizen of een nestplaats is voor de huismus of de gierzwaluw. Op basis van de huidige gegevens zijn geen mitigerende maatregelen nodig. ASR heeft de onderzoeksrapporten verzonden aan de Rijksdienst, met het verzoek te bevestigen dat er geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig is. De Rijksdienst heeft 8 weken de tijd om de aanvraag te behandelen en de ter inzage legging van de ontwerpvergunning moet hierop wachten. Gezien de uitkomst van het Flora- en Fauna onderzoek stellen wij voor om de ontwerpvergunning, indien de gemeenteraad dit wenst, hangende de beoordelingsperiode bij de Rijksdienst te bespreken in de commissievergadering.

#### Ad. 5 het energielabel C als streefwaarde

ASR streeft ernaar om de bibliotheek te ontwikkelen op basis van het Energielabel C. Zij doet dit door een document aan te leveren die bij de uiteindelijke besluitvorming over de vergunning betrokken zal worden.

ASR heeft aangegeven de wanden van het souterrain, de vloer van de hal en het dak te isoleren en het gebouw te voorzien van zonwering om de benodigde koeling te beperken. Daarnaast wordt HR++ glas toegepast, wordt in de gevel van de nieuwbouw aan de Oudegracht minder glas toegepast dan waarvan in eerdere planvorming was uitgegaan en wordt het gebouw aangesloten op stadsverwarming. Verder worden in de nieuwbouw (met uitzondering van de loopbruggen en aansluitingen op het bestaande pand op de tweede verdieping) geen uitlogende materialen toegepast. Het gemeentelijk beleid is erop gericht om in 2020 energieneutraal te bouwen, waarbij rekening gehouden moet worden met materiaalgebruik, energie, waterverbruik en mobiliteit. Het Postkantoor is een Rijksmonumentaal pand, waardoor het niet te vermijden is dat er compromissen gesloten moeten worden op het gebied van energiezuinigheid of van milieubelasting van de te gebruiken materialen. Daarbij vormt het energielabel en de klimaatklasse geen grond om een vergunning te weigeren.

#### Ad.6 de sloop van het bijgebouw

De locatie ligt in een gebied met archeologische verwachting of waarde. Er moet een archeologisch bodemonderzoek plaatsvinden, waarvoor proefsleuven gegraven moeten worden. Op een gedeelte van het terrein waar deze proefsleuven gegraven moeten worden, staat nu nog het bijgebouw (trafogeboortje). Mede gezien de beoogde sloop van een bouwwerk in een beschermd stadsgezicht geldt voor de vergunning een uitgestelde inwerkingtreding van 6 weken. Om geen vertraging op te lopen heeft ASR de gemeente gevraagd om voorbij te gaan aan deze uitgestelde inwerkingtreding, zodat het bijgebouw vroegtijdig kan worden gesloopt en het archeologisch onderzoek kan worden gestart. Gezien de onomkeerbare gevolgen van de sloop hebben wij besloten om niet akkoord te gaan met het verzoek om de omgevingsvergunning onverwijld in werking te laten gaan en de uitgestelde inwerkingtreding van 6 weken te handhaven.

#### **Overeenkomsten met ASR**

ASR zal het rijks monumentale pand aan de Neude 11 herontwikkelen. De gevraagde medewerking vanuit de gemeente is publiekrechtelijk (vergunningverlening) en privaatrechtelijk van aard. Het privaatrechtelijk meewerken van de gemeente aan de ontwikkeling is vastgelegd in de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst, zie bijlage 3) waarin ook de planschadeverhaalovereenkomst is opgenomen. De gemaakte afspraken maken een financieel en economisch haalbare ontwikkeling mogelijk, zowel voor de ontwikkelende partij als de gemeente. Zoals eerder in deze brief aangegeven hebben wij op de anterieure overeenkomst geheimhouding opgelegd.

#### **Openbare gemeenschappelijke fietsenstalling.**

In samenwerking met ASR realiseren we openbare een fietsenstalling voor 700 plekken. De Neude is één van de zes hotspots in de stad, waar de fietsparkeerdruk hoog is en waar, vanuit het Actieplan Utrecht Fietst, gezocht is naar een geschikte oplossing. De tijdelijke stalling in de Neudeflat was al een groot succes en krijgt nu dus een vervolg in het voormalig Postkantoor. Ook deze stalling zal de eerste 24 uur gratis zijn, worden aangesloten op de P-route fiets en werken met het gemeentelijke check-in/check-out systeem. Voor de fietser die even snel een boodschap wil doen, komen er fietsparkeervakken op straat beschikbaar. De Pop Up Parking op het plein zal naar verwachting niet meer nodig zijn. ASR richt in het souterrain een fietsenstalling in, om te voldoen aan de fietsparkeereisen uit de Nota Stallen en Parkeren. Daarnaast is een huurovereenkomst tussen de gemeente en ASR in voorbereiding voor de huur van extra m<sup>2</sup> in het souterrain om zo extra fietsstallingsplekken te realiseren. Gemeente Utrecht wil de gecombineerde fietsenstalling van 700 plekken als één grote volwaardige openbare fietsenstalling aan de Neude exploiteren. Dit betekent dat de gemeente de fietsenstalling, net als de andere openbare fietsenstallingen in de stad, op 'een hoger niveau' open houdt, dan op basis van de Nota Stallen en Parkeren noodzakelijk is: een bemenste in plaats van een onbemenste stalling en langere openingstijden, aansluitend bij de vraag. ASR en gemeente Utrecht spannen zich in om zo snel mogelijk een huurovereenkomst te sluiten voor de fietsenstalling, waarbij beide partijen streven naar een afronding voor het eind van het jaar. Wij zullen u hierover nader informeren.

#### **Tenslotte**

ASR heeft schriftelijk aangegeven, dat zij akkoord is met de voorgestelde procedure en de besluiten, die aan het college voorgelegd zijn.

**Burgemeester en Wethouders**

Datum 11 oktober 2016  
Ons kenmerk 16.507618



Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

## STREKT TER VERVANGING

### Voorstel aan de raad

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

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1. Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning een specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunning-procedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten
2. Indien geen zienswijzen tegen de ontwerpverklaring van geen bedenkingen worden ingediend, de ontwerpverklaring van geen bedenkingen definitief te laten zijn en het college van burgemeester en wethouders te mandateren alle verdere besluiten/beslissingen te nemen die noodzakelijk zijn om de omgevingsvergunning met de activiteit afwijken te kunnen verlenen
3. Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning, de coördinatieregeling als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren
4. Deze herontwikkeling te verwerken in de toekomstige herziening van het bestemmingsplan "Binnenstad"
5. Goedkeuring te geven aan de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst)
6. De door het college opgelegde permanente geheimhouding van de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst) inclusief bijlagen [\\_voor zover deze bedrijfsgegevens bevatten en financiële gegevens over de exploitatie van de fietsenstalling\\_](#) conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen
7. [De door het college opgelegde tijdelijke geheimhouding van de financiële bijlage voor de herinrichting van het openbaar gebied, totdat het gebied is heringericht en opgeleverd door de aannemer aan de gemeente, conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen](#)

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

Drs. G.G.H.M. Haanen

De burgemeester,

Mr. J.H.C. van Zanen

## Context

Op 25 maart 2016 heeft ASR Vastgoed Vermogensbeheer (ASR) een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend voor het uitbreiden van het bestaande pand Neude 11 (voormalig postkantoor) aan de zijde van de Oudegracht ná sloop van het bestaande bijgebouw (trafogebouw), het bouwen van hefplateau's aan de Drakenburgstraat, het aanpassen van de gevels alsmede voor het gebruiken van het pand ten behoeve van detailhandel, een maatschappelijke functie (bibliotheek), horeca en een inpandige openbare fietsenstalling. In verband met de bouwwerkzaamheden is verder nog een aanvraag voor inneming openbare grond (IOG/APV-vergunning) ingediend.

De vergunningaanvraag heeft derhalve betrekking op een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, het uitvoeren van een werk, het wijzigen van een rijksmonument en het slopen van een bouwwerk in een beschermd stadsgezicht, alsmede inname van openbare grond (IOG/APV-vergunning). Omdat dit plan niet in overeenstemming is met het ter plaatse geldende bestemmingsplan, is tevens een omgevingsvergunning nodig met de activiteit afwijken (artikel 2.12 eerste lid 1 onder a sub 3 Wabo).

De vergunningaanvraag van ASR is op onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan "Binnenstad". Voordat een vergunning kan worden verleend, dient daarom een verklaring van geen bedenkingen door de gemeenteraad te worden afgegeven. Aangezien het voormalige postkantoor een rijksmonument betreft, is voor de wijzigingen in en aan het pand en de sloop van het bijgebouw ook een verklaring van geen bedenkingen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vereist. De Rijksdienst heeft reeds een positieve ontwerpverklaring afgegeven waarbij ook de sloop van het bijgebouw is meegenomen. Daarnaast heeft ASR een verzoek om ontheffing ingediend in het kader van de Flora en Faunawet bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Na de herontwikkeling in het pand zullen daarin de volgende functies worden gevestigd: bibliotheek inclusief additionele horeca (ca. 8969 m<sup>2</sup>) en kantoor (ca. 633 m<sup>2</sup>), horeca D2 (ca. 264 m<sup>2</sup>), detailhandel (ca. 5596 m<sup>2</sup>) waaronder een foodmarkt (ca. 2011 m<sup>2</sup>) en een (publieke) fietsenstalling in het souterrain (ca. 1346 m<sup>2</sup>).

Om de vestiging van de bibliotheek in dit gebouw mogelijk te maken en te bepalen onder welke voorwaarden, is op 26 juni 2015 het startdocument en de intentieovereenkomst "Herontwikkeling Postkantoor Neude met centrale bibliotheek" door het college vastgesteld (15.506184). In deze documenten, die besproken zijn tijdens de gecombineerde commissievergadering van 8 september 2015, zijn de uitgangspunten voor de herontwikkeling van het voormalige Postkantoor vastgelegd.

Daarnaast zal het gebouw beperkt worden uitgebreid. Op het terreindeel langs de Oudegracht, aan de achterzijde van het oude postkantoor, zal tot vier meter beneden maaiveld een souterrain worden gerealiseerd en is nieuwbouw beoogd. De nieuwbouw krijgt dezelfde hoogte als het bestaande gebouw en biedt de mogelijkheid om deze zijde van het pand meer te betrekken bij het winkelgebied aan de Oudegracht. Het trafogebouwkje aan deze zijde zal daarvoor worden afgebroken. Als bijlage is de ontwerp-vergunning en de ruimtelijke onderbouwing toegevoegd (bijlage 1 en 2).

## Raad:

### Beslispunt

- 1 Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning een specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van

de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten

## Argumenten

### 1.1 Voordat een vergunning kan worden verleend, dient een verklaring van geen bedenkingen door de gemeenteraad te worden afgegeven

De vergunningaanvraag van ASR is op onderdelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan "Binnenstad". De strijdigheden hebben met name betrekking op de uitbreiding van het pand buiten het bouwvlak (aan de zijde van de Oudegracht), een functiewijziging ten behoeve van de bibliotheek in het souterrain en de begane grond, het realiseren van horeca en het maken van een openbare fietsenstalling. Daarnaast is het verboden binnen de dubbelbestemming "Waarde-Beschermd stadsgezicht" zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders bouwwerken geheel of gedeeltelijk te slopen. Verder is de geplande uitbreiding van het pand aan de zijde van de Oudegracht buiten het bouwvlak gelegen en worden aan de zijde van de Drakenburgstraat goederenheffers gepland ten behoeve van de bevoorrading van het pand. Het college van burgemeester en wethouders heeft de bevoegdheid om met toepassing van de Wabo een omgevingsvergunning te verlenen om af te wijken van het geldende bestemmingsplan, maar op grond van artikel 6.5, eerste lid van het Besluit omgevingsrecht (Bor) mag deze omgevingsvergunning enkel worden verleend nadat de gemeenteraad heeft verklaard daartegen geen bedenkingen te hebben.

Op grond van artikel 6.5, derde lid van het Bor kan de gemeenteraad categorieën van gevallen aanwijzen waarin deze verklaring niet is vereist. De raad heeft hiervoor in 2010 een algemene verklaring van geen bedenkingen vastgesteld. Aangezien de herontwikkeling van het voormalige postkantoor en de verplaatsing van de centrale bibliotheek, op deze plek in de binnenstad, belangrijke thema's zijn die de algemene verklaring overstijgen, is het college van mening dat er in dit specifieke geval geen gebruik kan worden gemaakt van deze algemene verklaring. Derhalve wordt de raad, in dit specifieke geval, om een separate verklaring van geen bedenkingen gevraagd. Bovendien wil het college de raad proactief betrekken bij dit omvangrijke en bijzondere project.

### 1.2 De aanvraag is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing

De verklaring kan slechts worden geweigerd in het belang van een "goede ruimtelijke ordening". De aanvraag is voorzien van een ruimtelijke onderbouwing die hiervoor de argumentatie geeft. In dit document wordt ingegaan op de verschillende ruimtelijke aspecten (zoals monumenten, geluid en parkeren) en de relevante beleidskaders. Deze ruimtelijke onderbouwing voldoet aan de voorwaarden die hieraan in artikel 5.20 Bor zijn gesteld. De ruimtelijke onderbouwing en de ontwerp-vergunning is als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd. Tevens sturen wij u de door de gemeente opgestelde ruimtelijke afweging (bijlage 3).

### 1.3 De herontwikkeling van het voormalige postkantoor is een positieve ontwikkeling voor dit deel van de historische binnenstad

Het plangebied wordt omsloten door de Oudegracht, de Potterstraat, de Neude en de Drakenburgstraat. Deze locatie is uitermate geschikt om als "scharnierfunctie" te fungeren tussen deze straten. In de huidige situatie is de hoofdingang van het pand gesitueerd aan de Neude-zijde. Aan de zijde van de Oudegracht en de Potterstraat heeft het gebouw een gesloten karakter. De potentiële scharnierfunctie wordt nu niet optimaal benut.

In het voorliggende plan bestaat het voornemen om het gebouw in ondergeschikte mate uit te breiden aan de Oudegracht-zijde, waardoor het pand vanaf de gracht toegankelijk wordt gemaakt. In de bestaande zijbeuken aan de kant van de Potterstraat worden in de gevel een tweetal entrees met etalages gerealiseerd, waardoor deze straat aan de zuidzijde een extra impuls krijgt. Daarnaast worden er ramen in de gevel gemaakt waardoor, het pand een meer open uitstraling krijgt.

De aangevraagde wijzigingen maken het gebouw zeer goed toegankelijk voor publiek en



## Gemeente Utrecht

versterken zo de scharnierfunctie. Het pand kan als gevolg hiervan een volwaardig onderdeel gaan uitmaken van het kernwinkelgebied in het historische centrum. Om de scharnierfunctie verder te optimaliseren, wordt het pand aan de grachtzijde voorzien van winkel(s). Het pand wordt daarmee, ook gezien vanaf de Potterstraat en de Oudegracht, een echte blikvanger.

### 1.4 De herontwikkeling zorgt voor versterking van het winkelgebied

De herontwikkeling met detailhandel en horeca (additionele horeca en horeca D2) past binnen het ontwikkelingskader Detailhandel en het ontwikkelingskader Horeca. Het betreft een ontwikkeling op een strategische locatie binnen het compacte winkelgebied van Utrecht. Deze functionele toevoeging versterkt de structuur en het functioneren van het winkelgebied; de relatie met het Neude wordt versterkt en aan de Oudegrachtzijde zorgt de ontwikkeling voor het doortrekken van de winkelfunctie. De ontwikkeling zorgt met name voor een versterking van het kernwinkelgebied en het A1 winkelrondje. Tevens sluit de ontwikkeling aan bij het convenant 'De Rode Loper uit' (2016 – 2020) dat is gesloten tussen de gemeente Utrecht en Centrummanagement Utrecht.

### 1.5 Het gebouw blijft openbaar toegankelijk

De herontwikkeling van dit monumentale pand is een kans om dit beeldbepalend gebouw in het centrum van Utrecht een nieuwe langjarige maatschappelijke functie te geven met een publiek karakter, waardoor het pand ook ná de functie als postkantoor openbaar toegankelijk blijft.

## Kanttekeningen

### 1.1 De aanvrager wil geen herziening van het bestemmingsplan door de raad maar wil een omgevingsvergunning om af te mogen wijken van het bestemmingsplan

De aanvrager heeft gekozen voor een planologische procedure met een projectbesluit (omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik op grond van artikel 2.12, lid 1, onder a, 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) in plaats van een verzoek tot het wijzigen van het bestemmingsplan. Dit betekent dat de betrokkenheid van de gemeenteraad beperkt blijft tot het verstrekken van een verklaring van geen bedenkingen. Indien de raad geen specifieke verklaring van geen bedenkingen afgeeft zal de gevraagde vergunning echter geweigerd moeten worden.

## Beslispunt

- 2 Indien geen zienswijzen tegen de ontwerpverklaring van geen bedenkingen worden ingediend, de ontwerpverklaring van geen bedenkingen definitief te laten zijn en het college van burgemeester en wethouders te mandateren alle verdere besluiten/beslissingen te nemen die noodzakelijk zijn om de omgevingsvergunning met de activiteit afwijken te kunnen verlenen

## Argumenten

### 2.1 De proceduretijd kan hiermee worden ingekort

Formeel geeft het bevoegd orgaan pas na de terinzagelegging de definitieve verklaring van geen bedenkingen af. Ook indien geen zienswijzen worden ingediend. De wet biedt echter de mogelijkheid om deze ontwerpverklaring van geen bedenkingen definitief te laten zijn, indien geen zienswijzen worden ingediend die specifiek betrekking hebben op de verklaring. Hierdoor is het niet noodzakelijk om de raad ná terinzagelegging van de ontwerpvergunning nogmaals om een definitieve verklaring van geen bedenkingen te vragen. Hiermee wordt de proceduretijd verkort. Hiertoe dient het bevoegd orgaan, in dit geval de gemeenteraad, specifiek te besluiten. Indien dit niet door de raad wordt besloten, dan moet de aanvraag nogmaals aan de raad worden voorgelegd.

#### Kanttekeningen

- 2.1 De gemeenteraad heeft geen rol in de verdere besluitvorming over de herontwikkeling van het Postkantoor  
Omdat een planologische procedure met een projectbesluit wordt gevolgd, blijft de betrokkenheid van de gemeenteraad beperkt tot het verstrekken van een verklaring van geen bedenkingen. Door nu een gedegen en zorgvuldige afweging te maken, is een verdere rol van de gemeenteraad in het proces niet vereist.

#### Beslispunt

- 3 Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning, de coördinatie regeling als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren

#### Argumenten

- 3.1 Coördinatie komt de transparantie en duidelijkheid van de procedure ten goede  
Voordat het project kan worden gerealiseerd, dienen de nodige besluiten te worden genomen en procedures te worden gevolgd. De aanvraag heeft betrekking op een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, het uitvoeren van een werk, het afwijken van het bestemmingsplan, het wijzigen van een rijksmonument en het slopen van een bouwwerk in een beschermd stadsgezicht en op een APV-vergunning voor inname openbare grond. Om inzicht en duidelijkheid te creëren, is het wenselijk om het besluitvormingsproces te coördineren. ASR heeft ook hiervoor een verzoek ingediend. De raad kan besluiten de coördinatie regeling als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing te verklaren op de diverse besluiten die benodigd zijn voor de herontwikkeling van het voormalige postkantoor. Dit coördinatiebesluit houdt in dat de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, samen met de andere omgevingsvergunningen en de APV-vergunning voor inname openbare grond ter inzage worden gelegd overeenkomstig de uitgebreide voorbereidingsprocedure (artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht). Na besluitvorming worden de gecoördineerde voorbereide besluiten gelijktijdig bekend gemaakt en kan hiertegen beroep worden ingesteld.  
Al deze besluiten zijn voorwerp van één beroepsprocedure (artikel 8.3 Wro) en de beroepstermijn vangt tegelijk aan. Dit biedt meer inzicht voor belanghebbenden nu slechts één ontwerp-vergunning ter inzage wordt gelegd en in beroep slechts één gerechtelijke procedure wordt gevoerd. Belanghebbenden hoeven zich daardoor maar op één procedure te richten.

#### Kanttekeningen

- 3.1 Bij een gegrond beroep heeft dit rechtgevolgen voor alle gecoördineerde besluiten  
De gecoördineerde besluiten worden verleend als één vergunning. Mocht bij een eventuele beroepsprocedure een van de beroepsgronden gegrond wordt verklaard, dan heeft dit rechtsgevolgen voor alle gecoördineerde besluiten.
- 3.2 Op één moment wordt de ontwerp-vergunning ter inzage gelegd  
Voor belanghebbenden geldt als nadeel, dat zij maar één periode hebben om zienswijzen kenbaar te maken. Daartegenover staat dat belanghebbenden maar één procedure hoeven te voeren waarin zij op alle onderdelen van de vergunning kunnen reageren.
- 3.3 Tegen een coördinatiebesluit staan geen rechtsmiddelen open  
Het coördinatiebesluit is niet appellabel; hiertegen staat geen bezwaar of beroep open. Uiteraard bestaat wel de mogelijkheid om tegen de verleende vergunning in beroep te gaan.
- 3.4 De mogelijkheid om een vergunningaanvraag alsnog separaat te vergunnen blijft bestaan  
Indien blijkt dat bepaalde vergunningaanvragen om technische redenen niet gelijktijdig met

het gecoördineerde besluit ter visie kan worden gelegd, blijft de mogelijkheid bestaan om deze aanvraag separaat te vergunnen. Deze vergunning doorloopt dan een aparte procedure, zoals ook geldt voor de archeologievergunning.

#### Beslispunt

- 4 Deze herontwikkeling te verwerken in de toekomstige herziening van het bestemmingsplan "Binnenstad"

#### Argumenten

- 4.1 Op de derde verdieping van het pand zal de bibliotheek worden gevestigd  
De aanvrager acht het ter voorkoming van eventuele discussie wenselijk dat de raad uitspreekt voornemens te zijn het aantal vierkante meters aan detailhandel op de derde verdieping bij de eerstvolgende herziening van het bestemmingsplan "Binnenstad" te verminderen (overeenkomstig deze omgevingsvergunning).

#### Kanttekeningen

- 4.1 Het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning betekent niet dat het bestemmingsplan ook wijzigt  
Het huidige bestemmingsplan 'Binnenstad' is vrij recent vastgesteld (18 februari 2010, onherroepelijk 25 januari 2012). Op dit moment bestaat niet de verwachting dat de raad op korte termijn een nieuw bestemmingsplan voor de binnenstad vast zal stellen.

#### Beslispunt

- 5 Goedkeuring te geven aan de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst)

#### Argumenten

- 5.1 In de anterieure overeenkomst zijn afspraken vastgelegd met ASR Vastgoed Vermogensbeheer  
ASR Vastgoed Vermogensbeheer zal het rijksmonumentale pand aan de Neude herontwikkelen. De gevraagde medewerking vanuit de gemeente is publiekrechtelijk (vergunningverlening) en privaatrechtelijk van aard. Het meewerken van de gemeente aan deze ontwikkeling is vastgelegd in de anterieure overeenkomst (bijlage 4). De planschadeverhaalsovereenkomst is in de anterieure overeenkomst opgenomen. De gemaakte afspraken maken een financieel en economisch haalbare ontwikkeling mogelijk, zowel voor de ontwikkelende partij als de gemeente.

#### Beslispunt

- 6 De door het college opgelegde permanente geheimhouding van de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst) inclusief bijlagen, voor zover deze bedrijfsgegevens bevatten en financiële gegevens over de exploitatie van de fietsenstalling, conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen

#### Argumenten

- 6.1 De anterieure overeenkomst bevat deels bedrijfs- en financiële gegevens die vertrouwelijk aan de gemeente zijn verstrekt en deels financiële gegevens waarvan openbaarmaking de onderhandelingspositie van de gemeente bij toekomstige transacties kan schaden  
Alhoewel de gemeente streeft naar transparantie, wegen de specifieke (financiële)



## Gemeente Utrecht

belangen, zoals hiervoor beschreven, in dit geval zwaarder. Daarom wordt besloten om de anterieure overeenkomst en bijlagen, voor zover deze bedrijfsgegevens bevatten en financiële gegevens over de exploitatie van de fietsenstalling, permanent niet openbaar te maken.

De bedrijfs- en financiële gegevens van de ontwikkelaar die in de anterieure overeenkomst worden genoemd zijn vertrouwelijk aan de gemeente verstrekt. De gemeente mag deze gegevens niet openbaar maken. Permanente geheimhouding van de van financiële gegevens over de exploitatie van de fietsenstalling is nodig om te voorkomen dat het onderhandelingsresultaat in dit dossier leidend wordt voor een eventuele aanhuur van fietsstallingsplaatsen op andere locaties, waarmee de onderhandelingspositie van de gemeente bij toekomstige transacties wordt geschaad en derden onevenredig worden bevoordeeld.

~~De anterieure overeenkomst bevat bedrijfs- en financiële gegevens van de ontwikkelaar die vertrouwelijk aan de gemeente zijn verstrekt. Er moet geheimhouding worden opgelegd aan de anterieure overeenkomst, omdat openbaarmaking van de gegevens de onderhandelingspositie van de gemeente bij toekomstige transacties kan schaden en leiden tot onevenredige benadeling van de ontwikkelaar en eigenaar van het voormalige postkantoor. Geheimhouding van de anterieure overeenkomst is permanent van toepassing.~~ De geheimhouding is gebaseerd op de volgende bepalingen in de Wet openbaarheid van bestuur (Wob);

- artikel 10, lid 1, sub c: het betreft bedrijfs- en fabricagegegevens, die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn medegedeeld;
- artikel 10, lid 2, sub b: bescherming van de economische of financiële belangen van de Staat, de andere publiekrechtelijke lichamen of de in artikel 1a, onder c en d, bedoelde bestuursorganen;
- artikel 10, lid 2, sub g: het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.

### Beslispunt

- 7 De door het college opgelegde tijdelijke geheimhouding van de financiële bijlage voor de herinrichting van het openbaar gebied, totdat het gebied is heringericht en opgeleverd door de aannemer aan de gemeente, conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen

### Argumenten

- 7.1 De financiële bijlage voor de herinrichting van het openbaar gebied bevat financiële gegevens, waarvan openbaarmaking vóórdat het gebied is heringericht het financiële belang van de gemeente kan schaden en kan leiden tot onevenredige benadeling van de ontwikkelaar

De geheimhouding is gebaseerd op de volgende bepalingen in de Wet openbaarheid van bestuur (Wob):

- artikel 10, lid 2, sub b: bescherming van de economische of financiële belangen van de Staat, de andere publiekrechtelijke lichamen of de in artikel 1a, onder c en d, bedoelde bestuursorganen;
- artikel 10, lid 2, sub g: het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.



## MEMO

Datum	11 november 2016
Behandeld door	G. Timmerman
Doorkiesnummer	030 – 28 63655
E-mailadres	t.timmerman@utrecht.nl
Kenmerk	16.508975
Onderwerp	Aanvullende informatie geheimhouding bijlage bij raadsvoorstel 'voormalig Postkantoor'

Geachte leden van de raad,

Op 27 oktober heeft de heer Eggermont – bij de bekrachtiging van de geheimhouding van die het college heeft opgelegd op de bijlage exploitatieovereenkomst bij het raadsvoorstel 'Specifieke verklaring van geen bedenkingen en coördinatiebesluit voormalige postkantoor (Neude 11)' – verzocht om aanvullende informatie over de onderbouwing van de permanente geheimhouding.

De redenen voor de geheimhouding zijn primair gelegen in de financiële gegevens in de nog te sluiten huurovereenkomst voor de fietsenstalling en de financiële bijdrage voor de herinrichting van de openbare ruimte. De permanente geheimhouding betreft de financiële gegevens uit de huurovereenkomst voor de fietsenstalling, om te voorkomen dat het onderhandelingsresultaat in dit dossier leidend wordt voor een eventuele aanhuur van fietsstallingsplaatsen op andere locaties. De geheimhouding van de financiële bijdrage voor de herinrichting van het openbaar gebied kan tijdelijk zijn, totdat het openbaar gebied is heringericht en opgeleverd door de aannemer aan de gemeente. Te zijner tijd kan de geheimhouding gedeeltelijk worden opgeheven. Het raadsvoorstel wordt vóór agendering in de gemeenteraad hierop aangescherpt.

Een volledige openbaarmaking van de exploitatieovereenkomst en de daarin vermelde financiële verplichtingen kan leiden tot een onevenredige benadeling van de gemeente.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Paulus Jansen

Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door Vergunningen, Toezicht en Handhaving  
Matser, W.F. (Wilfred)  
Kenmerk 16.506334  
Vergadering Gemeenteraad  
Vergaderdatum 8 december 2016  
Jaargang en nummer 2016 105

---

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

besluit

1. Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning een specifieke (ontwerp)verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herontwikkeling van het pand aan de Neude 11 met een bibliotheek- (inclusief ondersteunende horeca en kantoor), detail-, horeca- en fietsparkeerfunctie waardoor het mogelijk wordt een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (afwijkingsbesluit ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) te starten
2. Indien geen zienswijzen tegen de ontwerpverklaring van geen bedenkingen worden ingediend, de ontwerpverklaring van geen bedenkingen definitief te laten zijn en het college van burgemeester en wethouders te mandateren alle verdere besluiten/beslissingen te nemen die noodzakelijk zijn om de omgevingsvergunning met de activiteit afwijken te kunnen verlenen
3. Op basis van de ontwerp-omgevingsvergunning, de coördinatieregeling als bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren
4. Deze herontwikkeling te verwerken in de toekomstige herziening van het bestemmingsplan "Binnenstad"
5. Goedkeuring te geven aan de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst)
6. De door het college opgelegde permanente geheimhouding van de anterieure overeenkomst (exploitatieovereenkomst) inclusief bijlagen conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen
7. De door het college opgelegde tijdelijke geheimhouding van de financiële bijlage voor de herinrichting van het openbaar gebied, totdat het gebied is heringericht en opgeleverd door de aannemer aan de gemeente, conform artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet te bekrachtigen

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 8 december 2016

De griffier

Mr. M. van Hall



De voorzitter gemeenteraad

Mr. J.H.C. van Zanen

